



LA SPESA DEGLI ITALIANI PER L'AUTOMOBILE

*I diversi oneri derivanti
dalla fiscalità
e dai costi di acquisto
e di uso del mezzo*



LA SPESA DEGLI ITALIANI PER L'AUTOMOBILE

I DIVERSI ONERI DERIVANTI
DALLA FISCALITÀ
E DAI COSTI DI ACQUISTO
E DI USO DEL MEZZO

Ottobre 2001



La Fondazione Filippo Caracciolo

La "Fondazione Filippo Caracciolo", Centro Studi dell'ACI, nasce con lo scopo di promuovere e incoraggiare gli studi e la ricerca scientifica sull'automobilismo, con particolare riferimento alla mobilità, alla sicurezza ed alla tutela dell'ambiente.

La creazione di questo organismo risponde all'esigenza, sentita dall'ACI, di individuare modi e forme per la mobilità di persone e merci, compatibili con la salvaguardia della salute e dell'ambiente, garantendo livelli di sicurezza adeguati a quanto un sistema di mobilità, complesso come quello attuale, richiede.

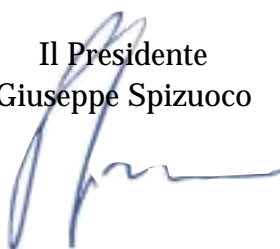
Il fenomeno trasporto, infatti, rappresenta una voce fondamentale dell'economia e uno degli indici di sviluppo più significativi, non solo con riferimento alla sicurezza ed alla salute dei cittadini, ma anche rispetto all'impatto ambientale e al consumo energetico.

Fermo restando che, per elaborare adeguate strategie di intervento, è essenziale conoscere le realtà sulle quali si vuole operare, nello specifico, le problematiche legate alla mobilità richiedono una approfondita analisi dell'impatto che su di esse può determinare ogni scelta economica, ambientale, sociale, culturale, produttiva e tecnologica.

La Fondazione Caracciolo si propone di mettere a punto strumenti di indagine, offrendo, attraverso studi approfonditi e pubblicazioni, un contributo propositivo alle Istituzioni e a tutti gli Organismi impegnati a qualsiasi titolo nel settore, con l'obiettivo di affermarsi come punto di riferimento, per l'impegno profuso nel garantire serietà, affidabilità, autonomia e indipendenza culturale.

Per il conseguimento di tali obiettivi, la Fondazione si avvale non solo del patrimonio culturale e di esperienze maturato dall'ACI, ma anche dell'apporto di professionalità eminenti, di comprovata autorevolezza, provenienti dal mondo della cultura, dell'economia, del diritto, della scienza, della comunicazione, della scuola.

Il Presidente
Giuseppe Spizuoco



Ringraziamenti

Lo Studio è stato realizzato grazie alla preziosa collaborazione di:

Nomisma - Società di studi economici S.p.A.

Nelle persone del Prof. Marco Spinedi (Coordinatore),

Dott.ssa Maria Agata Cappiello e Dott. Guido Valentini (Ricercatori).

Coordinamento:

Direzione Centrale Studi e Ricerche - ACI.

L'elaborazione finale del testo è stata curata dalla "Fondazione Filippo Caracciolo".

“Sarà l'automobile a portare le strade fuori dai nostri confini... Il balzo in avanti che essa rappresenta potrebbe essere un balzo indietro nella civiltà...”

Forse non aggiungerà nulla alla bellezza del mondo o a quella dell'anima umana... ma ormai l'automobile esiste ed in conseguenza di questo fatto tutti gli aspetti della vita potranno cambiare.

La guerra cambierà certamente e di conseguenza la pace. L'automobile secondo me determinerà dei cambiamenti persino nella mente umana”.

*(Da “L'orgoglio degli Amberson”,
regia di Orson Welles, USA, 1942)*

Indice

Introduzione	11
---------------------------	----

Capitolo I

La stima della spesa degli italiani per l'automobile ed il confronto con alcune realtà europee	13
---	----

1. Alcuni cenni sull'incidenza dell'auto nella mobilità delle persone in Italia e nei principali Paesi europei	13
1.1 Alcune osservazioni in merito alle principali caratteristiche del parco veicolare nei maggiori Paesi europei	16
1.2 Caratteristiche del parco veicolare	16
1.3 Motorizzazione privata e popolazione	17
2. L'incidenza dell'auto nella spesa delle famiglie e/o degli individui nei principali Paesi europei	18
2.1 La spesa per l'auto in Italia	18
2.2 La spesa per l'auto nel Regno Unito	20
2.3 La spesa per l'auto in Francia	21
2.4 La spesa per l'auto in Germania	22
2.5 Alcune osservazioni circa l'andamento della spesa per l'auto nei Paesi considerati	23
2.6 Composizione della spesa per l'auto nei quattro Paesi	25

Capitolo II

Gli oneri fiscali e parafiscali gravanti sul settore dell'auto: il punto di vista dell'automobilista	27
---	----

1. La fiscalità gravante sull'auto: interpretazioni e classificazione	27
1.1 Alcune osservazioni circa le stime relative al gettito fiscale dell'auto in Italia	28
1.2 L'articolazione della fiscalità dell'auto in relazione al ciclo del prodotto	29
1.3 Tributi relativi alla titolarità dell'auto	30
1.4 Le imposte di fabbricazione sui carburanti	31

2. La struttura attuale della fiscalità sull'auto in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna	33
2.1 L'Italia	33
Criteri di classificazione del motore	33
Fiscalità sull'acquisto	33
Fiscalità ed emolumenti relativi all'immatricolazione e alla prima iscrizione	33
Fiscalità sul possesso/titolarità dell'auto	34
Fiscalità sull'uso dell'auto	34
2.2 La Francia	37
Criteri di classificazione del motore	37
Fiscalità sull'acquisto	37
Fiscalità sull'immatricolazione (<i>carte grise</i>)	38
Fiscalità sul possesso dell'auto	38
Fiscalità sull'uso dell'auto	38
2.3 La Germania	39
Criteri di classificazione del motore	39
Fiscalità sull'acquisto	39
Fiscalità sull'immatricolazione/registrazione	39
Fiscalità sul possesso dell'auto	39
Fiscalità sull'uso dell'auto	40
2.4 Il Regno Unito	40
Criteri di classificazione del motore	40
Fiscalità sull'acquisto	40
Fiscalità sull'immatricolazione	41
Fiscalità sul possesso dell'auto	41
Fiscalità sull'uso dell'auto	41
2.5 La Spagna	42
Criteri di classificazione del motore	42
Fiscalità sull'acquisto dell'auto	42
Fiscalità sull'immatricolazione	42
Fiscalità sul possesso dell'auto	43
Fiscalità sull'uso dell'auto	43
3. Alcune osservazioni a commento dei sistemi fiscali gravanti sull'auto in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna	43

Capitolo III

Livelli di spesa e concorrenzialità dei mercati	47
1. Il mercato dei carburanti e la spesa dell'automobilista	47
1.1 Produzione e consumi di carburanti in Italia	47
1.2 I prezzi della benzina e del gasolio: livelli e componenti	48
1.3 Capacità di produzione, consumi e livello del prezzo industriale nei cinque Paesi	50
1.4 Rete distributiva e margine della distribuzione dei carburanti	53
1.5 Osservazioni conclusive	54
2. Il mercato dell'auto e la spesa per l'acquisto dell'automobile	55
2.1 L'assetto del mercato: il grado di concentrazione	55
2.2 I prezzi	57
2.3 Dal prezzo di listino al prezzo al compratore	60
L'imposizione fiscale	61
Le fluttuazioni del cambio	63
2.4 La distribuzione: il ruolo del concessionario	65
2.5 Le importazioni parallele	66
2.6 Il legame "naturale" vendita-assistenza	67
2.7 Conclusioni	68
3. Il mercato delle assicurazioni e la spesa per l'automobile	69
3.1 L'assetto del mercato: il grado di concentrazione	70
3.2 Le tariffe, i sinistri e la redditività del settore	72
3.3 L'evoluzione degli importi pagati per i sinistri	75
3.4 Barriere all'entrata e dinamicità del settore	76
3.5 Fiscalità e parafiscalità nella RC auto	76
3.6 Le politiche di vendita e i prezzi	77
3.7 Alcuni confronti con gli altri Paesi	77
3.8 Osservazioni conclusive	78
4. Le altre voci di spesa connesse all'uso dell'auto: infrastrutture e pedaggi autostradali e servizi connesse all'uso dell'autostrada; i servizi delle agenzie di pratiche automobilistiche e delle autoscuole	79
4.1 La dotazione di autostrade, i pedaggi autostradali e i servizi connessi all'uso dell'autostrada	79
4.2 Le agenzie di servizi all'automobilista: pratiche automobilistiche e autoscuole	80

Capitolo IV

Osservazioni conclusive	83
1. Alcuni aspetti introduttivi	83
2. Alcune osservazioni circa gli oneri fiscali e parafiscali in vigore nel settore dell'automobile in Italia ed in Europa	86
3. Le principali caratteristiche relative agli oneri fiscali e parafiscali gravanti sul settore dell'auto in Europa	87
4. La posizione della Unione Europea in materia di fiscalità sull'auto	92
5. La spesa per l'acquisto e l'uso dell'automobile: competizione e trasparenza dei mercati	94

Introduzione

La presente indagine, avente ad oggetto la spesa degli italiani per l'automobile, è stata affidata dall'ACI alla Fondazione Filippo Caracciolo, allo scopo di individuare ed analizzare i diversi oneri derivanti dalla fiscalità e gravanti sui costi di acquisto, di possesso e di utilizzo dell'autovettura.

La rilevanza di tale tematica nel nostro Paese, considerata l'ingente spesa che annualmente gli automobilisti italiani sopportano, ha infatti indotto l'ACI, nel suo ruolo di Organismo che tutela e rappresenta gli interessi dell'automobilismo e della mobilità in generale, non solo ad approfondire la materia, ma anche a dedicare ad essa, per una più puntuale definizione del quadro di riferimento, la prossima edizione della annuale Conferenza del Traffico e della Circolazione.

Il lavoro è stato realizzato rapportando l'Italia anche alle realtà di altri Paesi dell'UE a motorizzazione avanzata.

Nel nostro Paese, in particolare, è risultato che, a differenza di altre realtà europee, gli oneri che l'automobilista sopporta per l'uso dell'automobile non trovano corrispettivo in termini di adeguata politica dei trasporti o, quantomeno, di servizi resi da parte delle Istituzioni.

È altresì emerso che il mercato dell'auto è formato da un insieme di segmenti, quello dell'auto, dei carburanti, delle assicurazioni e degli altri servizi minori connessi all'automobile, che presentano le inefficienze tipiche dei mercati poco concorrenziali.

Benché esistano ancora alcune differenze nei trattamenti che le Amministrazioni Finanziarie dei singoli Paesi considerati riservano ai propri automobilisti, l'indagine mostra comunque una sostanziale omogeneità di prelievo fiscale complessivo. Peraltro, da un punto di vista qualitativo, è apparso evidente che alcuni Paesi sono più attenti di altri, sia a criteri di imposizione improntati a maggiore equità, sia a criteri di reimpiego del gettito riscosso, utilizzato nell'ottica di una più razionale ed efficiente pianificazione dei trasporti.

Infatti, ciò che distingue ancora alcuni Paesi dell'Unione da altri è la presenza o meno di una linea politica più generale che, integrando i trasporti e la mobilità con l'ambiente, la pianificazione del territorio con il risparmio energetico, utilizzati, da un lato, la leva fiscale come strumento di regolamentazione della domanda di mobilità, dall'altro, la spesa pubblica per offrire un'efficiente rete intermodale ed un ritorno in termini di servizi alla collettività.

Ci si augura che l'indagine, oltre a costituire un qualificato strumento di conoscenza per gli addetti ai lavori, in ordine all'approfondimento di tematiche di settore, possa essere anche di valido aiuto a coloro che istituzionalmente sono chiamati ad assumere decisioni in materia.

La stima della spesa degli italiani per l'automobile ed il confronto con alcune realtà europee

1. Alcuni cenni sull'incidenza dell'auto nella mobilità delle persone in Italia e nei principali Paesi europei

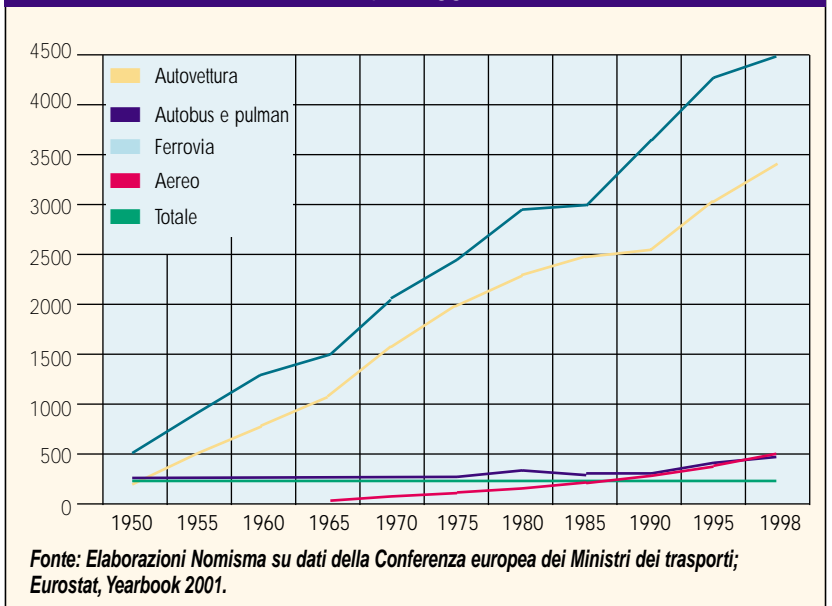
Il mezzo più diffuso per il trasporto passeggeri in Europa occidentale risulta di gran lunga essere, come noto, l'automobile. Dal grafico 1 emerge con chiarezza come il traffico passeggeri sia stato dominato fin dagli anni '50 dalla rapidissima crescita del numero delle autovetture private, che rappresentano circa l'80% del mercato complessivo espresso in pax-Km (passeggeri per Km). I cinque Paesi inclusi in questo studio, in particolare, presentano il maggior numero di veicoli circolanti rispetto ai quindici Paesi dell'Unione Europea.

In Italia, il grado di diffusione dell'automobile è molto elevato: nel 1998¹ circolavano oltre 35 milioni di autoveicoli, corrispondenti, in media, ad un veicolo ogni 1.9 persone; tale rapporto è il più elevato nella Unione Europea, pari soltanto a quello del Lussemburgo. Complessivamente, l'87% dei nuclei familiari possiede almeno un'automobile; se poi si considera che le famiglie in possesso di più di un mezzo sono sempre più numerose, si comprende come nella realtà italiana, e più in generale in quella europea, il concetto di vettura individuale tenda ormai a prevalere rispetto a quello di vettura familiare.

Le ragioni del successo dell'auto sono note: il suo utilizzo ha determinato

Grafico 1

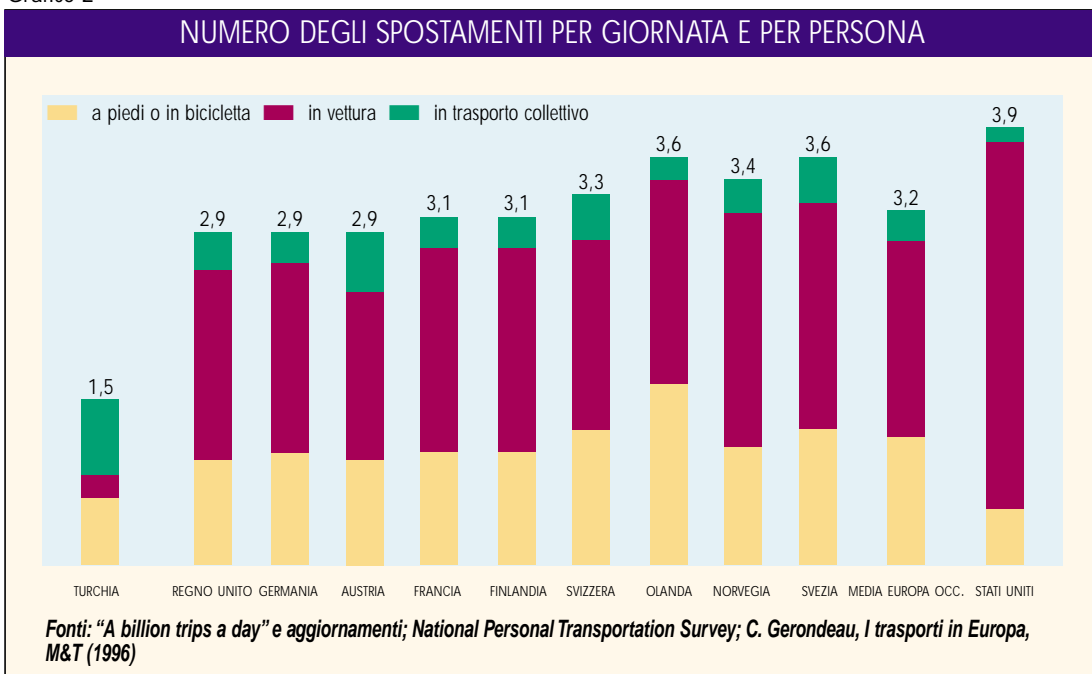
EVOLUZIONE DEL TRAFFICO PASSEGGERI IN EUROPA OCCIDENTALE (mld di passeggeri/km)



un enorme miglioramento nella libertà di spostamento degli individui, non confrontabile con nessun altro mezzo di trasporto; l'automobile rappresenta un mezzo di trasporto tipicamente individuale, dall'uso altamente flessibile: si parte quando si vuole, dal punto di origine fino a destinazione finale senza necessità di trasbordi, salvo specifiche limitazioni alla circolazione nei centri storici di alcune aree urbane. L'auto può essere guidata da qualsiasi persona adulta, fatto salvo naturalmente il rispetto dei requisiti psico-fisici e delle norme di sicurezza previste dalla legge; dato poi l'aumento del tenore di vita e della conseguente domanda di mobilità, essa, nuova o usata, è diventata praticamente indispensabile a quasi tutti i cittadini di un Paese occidentale.

¹ È stato preso in considerazione l'anno 1998 per consentire la comparazione con i Paesi europei per i quali non è stato possibile reperire dati più aggiornati.

Grafico 2



Per queste ragioni, l'auto è ormai diventata il prodotto più importante, oltre che economicamente più impegnativo da acquistare per una famiglia o un individuo, dopo la propria abitazione; i costi legati al suo uso assorbono una quota significativa delle spese correnti di un bilancio familiare. Il suo elevato valore d'uso è dimostrato dalla notevole disponibilità a pagare che l'utente dell'auto dimostra di avere sia al momento dell'acquisto (nell'ambito del quale giocano un importante ruolo anche motivazioni di carattere feticistico, legate all'uso dell'auto come *status-symbol*, ecc.) sia soprattutto nella fase di utilizzo del mezzo, come la bassa elasticità della domanda al prezzo della benzina sta a testimoniare.

La diffusione dell'automobile ha determinato a sua volta profonde trasfor-

mazioni strutturali nell'uso stesso del territorio, nelle aree urbane e in quelle extra-urbane, nelle decisioni localizzative delle imprese, nelle attività lavorative ed extra-lavorative delle famiglie e nella ridefinizione delle aree abitative. La presenza di infrastrutture di trasporto stradale sul territorio influisce sul grado di accessibilità di un'area e ne influenza i valori fondiari ed immobiliari in misura direttamente proporzionale al livello di disponibilità di automobili private rispetto alla popolazione presente.

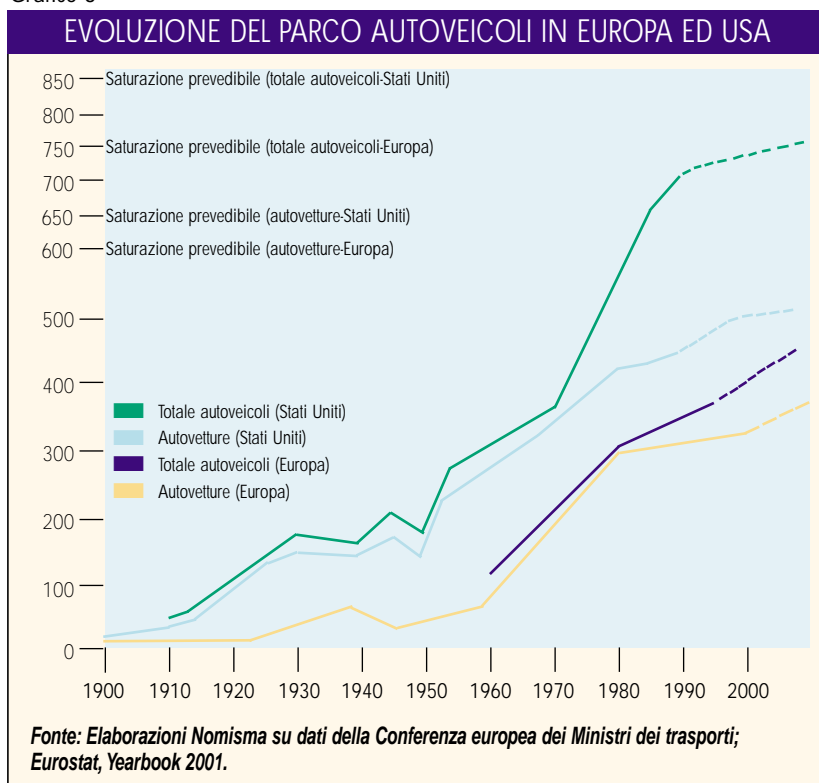
L'insieme di questi fattori ha contribuito a modificare le caratteristiche stesse degli spostamenti delle persone: la distanza media fra il domicilio ed il luogo di lavoro è, secondo diversi studi, raddoppiata negli ultimi due decenni, ma anche le attività extra-lavorative le-

gate al tempo libero, allo sport ed al turismo hanno comportato un considerevole aumento delle distanze percorse e del numero di spostamenti giornalieri.

Se in passato la diffusione del mezzo privato si è verificata con un ritmo molto elevato, alcuni segnali sembrano indicare tuttavia come ci si stia progressivamente avvicinando verso una fase di sostanziale saturazione del mercato. Come il grafico 3 tende a dimostrare, è possibile prevedere ciò che potrà avvenire in Europa nell'arco dei prossimi 15-20 anni, sulle orme di quanto sta già accadendo negli Stati Uniti.

Nel caso italiano, in particolare, due considerazioni sembrano avvalorare tale tesi: da un lato, la riduzione dei tassi di crescita del parco delle autovetture, che farebbe pensare che un aumento illimitato del numero di autoveicoli non sia più prevedibile in futuro; dal 1992, infatti, il tasso di incremento dei veicoli circolanti in Italia ha subito un netto rallentamento, solo in parte controbilanciato dalla ripresa legata agli incentivi introdotti nel biennio 1997-98; dall'altro, il fatto che le seconde e terze auto siano aggiuntive rispetto alla prima; ciò fa ritenere come esse siano destinate a circolare tendenzialmente meno delle altre, con evidenti conseguenze sia sulle spese legate all'uso del mezzo, sia sul possibile impatto di carattere ambientale. Hanno contribuito a consolidare tale tendenza il generale rallentamento della crescita economica nel suo complesso, la riduzione dei tassi di incremento demografico, le

Grafico 3



difficoltà di circolazione e soprattutto di sosta che, in modo particolare nelle grandi aree urbane, costituiscono un obiettivo deterrente all'acquisto di automezzi aggiuntivi.

L'elevata pervasività del bene auto nella vita quotidiana dei cittadini europei ha reso particolarmente attuale ed acceso il dibattito circa gli indirizzi e le modalità di intervento dello Stato nel settore. Fra i diversi aspetti presi in esame, si ricordano in particolare quelli legati alla fiscalità sull'auto, che verranno trattati in modo diffuso ed approfondito nel prossimo capitolo e quelli legati al fenomeno dei costi esterni che un eccessivo uso del mezzo tende a provocare. Essi riguardano: a)

un'usura eccessiva delle infrastrutture, a cui si collegano interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria particolarmente frequenti ed onerosi²; b) i costi imposti all'insieme della comunità, relativi all'inquinamento atmosferico, acustico ed all'incidentalità; c) i costi prodotti dalla congestione e che gravano in primo luogo sugli stessi utenti delle strade.

Tali costi, che in buona parte dovrebbero essere attribuiti all'erronea pianificazione del territorio, assumono valori più elevati là dove i flussi di traffico dovuti a spostamenti di tipo diverso (urbani ed extra-urbani) tendono a sovrapporsi, come accade ad esempio in prossimità delle grandi aree metropolitane, nelle zone ad elevato pregio ambientale o turistico, quando ad un intenso traffico passeggeri si sovrappone anche quello delle merci, e/o in determinate ore del giorno.

1.1 Alcune osservazioni in merito alle principali caratteristiche del parco veicolare nei maggiori Paesi europei

Onde poter valutare le principali caratteristiche della mobilità privata in

Europa ed approfondire gli aspetti relativi alla spesa delle famiglie per il mantenimento e l'utilizzo dell'auto, è necessario in primo luogo analizzare quali siano la dimensione e le principali caratteristiche dei parchi auto presenti in Europa ed il loro peso relativo rispetto alla popolazione.

1.2 Caratteristiche del parco veicolare

Secondo quanto riportato nella tabella 1 è la Germania a registrare il maggior numero di veicoli su gomma tra i Paesi considerati, pari a circa il 30% del totale, seguita dall'Italia, dalla Francia, dall'Inghilterra e dalla Spagna. Tra le diverse tipologie di veicoli circolanti sulle strade dei Paesi presi in esame, le autovetture rappresentano il mezzo di trasporto a maggiore diffusione, seguito a grande distanza dagli autocarri, dai motoveicoli e dalle altre categorie. Colpisce in modo particolare il raffronto fra l'ammontare delle autovetture e quello degli autobus, unico mezzo di trasporto su gomma alternativo a quello privato. Si pensi ad esempio che sul totale dei veicoli circolanti, gli autobus rappresentano lo 0,3% nel

Tabella 1

PAESI	VEICOLI CIRCOLANTI (anno 1997)					
	Autovetture (migliaia)	Autobus (migliaia)	Autocarri (migliaia)	Motrici (migliaia)	Motoveicoli (migliaia)	TOTALE (migliaia)
Germania	41.400	84	2.300	1.900	2.717	48.400
Italia	30.700	84	3.100	98	3.015	37.100
Francia	25.900	82	5.100	198	2.990	34.200
Regno Unito	21.900	78	2.700	286	626	25.600
Spagna	15.300	50	3.200	104	1.326	19.900

Fonte: World Statistic Road e, per l'Italia, ACI, Statistiche automobilistiche, Roma, 2000.

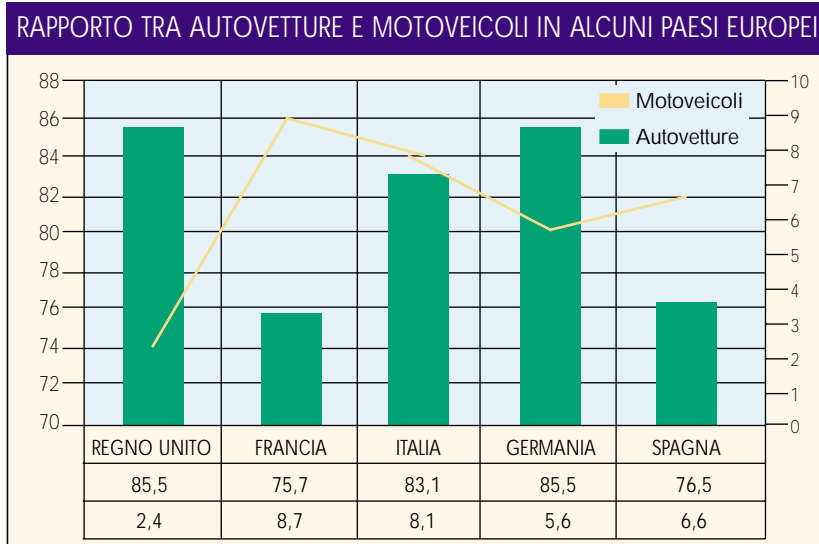
² È peraltro dimostrato che sono i mezzi pesanti i maggiori responsabili del degrado stradale.

Regno Unito e soltanto lo 0,2% in Francia, Germania ed Italia, mentre le autovetture si aggirano fra il 75 e l'85% del totale. Al di là delle ovvie differenze relative alle dimensioni dei mezzi ed al conseguente diverso numero di persone trasportabili dalle due categorie di veicoli, l'enorme squilibrio fra i due mezzi di trasporto non può che ripercuotersi in modo drammatico sulla mobilità dei passeggeri, soprattutto nei grandi centri urbani.

Per quanto riguarda i motoveicoli, dal confronto dei rapporti percentuali tra i Paesi considerati emergono alcune interessanti differenze.

Una prima considerazione riguarda i dati della Francia e del Regno Unito che presentano, rispettivamente, un rapporto inverso tra la composizione in termini percentuali delle auto e quella delle moto rispetto al totale dei veicoli nazionali. In Italia, dove l'uso dei veicoli a due ruote è favorito dal clima più mite e dall'elevata congestione urbana, sono presenti in percentuale elevata entrambe le categorie, mentre in Spagna la condizione è simile a quella francese.

Grafico 4



1.3 Motorizzazione privata e popolazione

Il rapporto tra l'insieme dei veicoli circolanti e la popolazione viene generalmente utilizzato come misura del tasso di motorizzazione di un Paese. In Italia sono presenti 638 veicoli ogni 1000 abitanti. Tale rapporto è il più alto rispetto agli altri Paesi presi a confronto. Nel Regno Unito si registra invece il livello più basso, con 449 veicoli per 1000 abitanti, ben 189 veicoli di differenza con l'Italia.

Tabella 2

POPOLAZIONE, AUTOVETTURE E VEICOLI (anno 1997)					
PAESI	Popolazione (in milioni)	Autovetture (in milioni)	Veicoli (in milioni)	Veicoli/Popolazione (x 1000)	Popolazione/Autovetture
Francia	58,6	25,9	34,2	584,1	2,3
Germania	82,2	41,4	48,4	588,8	2,0
Italia	58	30,7	37,1	638,1	1,9
Regno Unito	57	21,9	25,6	449,2	2,6
Spagna	39,7	15,3	19,9	503,4	2,6

Fonte: World Statistic Road e, per l'Italia, ACI, Statistiche automobilistiche.

In base alla numerosità del parco veicoli, l'Italia presenta inoltre il più elevato indice di densità di automobili, con un'auto ogni 1,89 abitanti. Questo doppio primato nei confronti degli altri Paesi europei non può che incidere negativamente sulla qualità della mobilità degli italiani.

2. L'incidenza dell'auto nella spesa delle famiglie e/o degli individui nei principali Paesi europei

Un bene che ha assunto un'importanza così elevata nella vita quotidiana di milioni di europei occupa una posizione altrettanto significativa anche nella spesa mensile delle famiglie. Il confronto fra le diverse realtà d'Italia, Francia, Germania e Regno Unito presenta non poche difficoltà, dovute principalmente alla scarsa omogeneità delle fonti statistiche e delle metodologie di calcolo, ma permette di cogliere alcuni interessanti aspetti del fenomeno. Per la Spagna non sono disponibili i dati statistici necessari per l'inclusione del Paese nel confronto sulla spesa per l'auto.

2.1 La spesa per l'auto in Italia

In Italia, il 78,3% delle famiglie possiede almeno un'automobile, di esse, il 27,2% ne possiede due ed il 3,4% tre o più. Rispetto alle altre nazioni europee, il nostro Paese presenta alcune significative differenze di carattere geografico, dovute principalmente alle differenze di reddito fra le regioni del Nord e

quelle del Sud. L'area del Nord-Est, ad esempio, presenta un'elevata percentuale, pari al 6%, di famiglie che posseggono tre o più automobili, un dato molto al disopra della media nazionale e di circa cinque volte superiore a quello del Sud.

Tabella 3

FAMIGLIE ITALIANE SECONDO IL NUMERO DI AUTO POSSEDUTE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (anno 1997 - valori percentuali)			
Ripartiz. geografi.	Un'auto	Due auto	Tre o più auto
Nord - ovest	64	32,2	3,8
Nord - est	58,7	35,3	6
Centro	66,9	28,6	3,5
Sud	80,5	18,3	1,2
Isole	84	14,6	1,4
Italia	69,4	27,2	3,4

Fonte: ISTAT "I consumi delle famiglie" ed. 2000

Nell'ambito di un reddito medio annuo di 25mila euro³, pari ad oltre 2mila euro al mese, le voci principali di spesa, in ordine di importanza, sono relative ai prodotti alimentari, a quelli legati all'abitazione ed ai trasporti, terza voce in ordine di peso sul totale della spesa media mensile.

Tra il 1985 e il 1998 le quote di spesa sono variate sensibilmente. È signi-

Tabella 4

DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLA SPESA MEDIA MENSILE DELLE FAMIGLIE ITALIANE NEL PERIODO 1985-98				
Anni	Alimentari	Abitazioni	Trasporti	Altro
1985	29,7	19,2	15,1	36,0
1990	24,7	19,3	16,5	39,5
1995	22,9	24,9	16,8	35,4
1998	20,4	26,3	17,3	36,0

Fonte: ISTAT

3) Le quantità monetarie, nei primi tre capitoli, sono riportate solo in euro per facilitare il raffronto a livello europeo.

Tabella 5

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (anno 1997 - in euro)						
	N-Occ	N-Orient	Centro	Sud	Isole	Italia
Alimentare e bevande	411	379	417	407	376	401
Non alimentari	1834	1888	1930	1345	1193	1624
di cui:						
Abitazione	509	525	470	328	315	443
Trasporti	339	365	292	247	229	303
Spesa Media Mensile	2245	2267	2034	1752	1568	2025

Fonte: ISTAT "I consumi delle famiglie" ed. 2000.

ficativo come, mentre le famiglie italiane abbiano destinato alle spese in beni alimentari una quota decrescente di reddito, la quota dedicata ai trasporti sia invece progressivamente aumentata, arrivando ad assorbire fino al 17,3% del reddito medio mensile di una famiglia italiana, con una crescita complessiva del 2,2%.

Va rilevato come nel settore dei trasporti la spesa media mensile di una famiglia possa variare sensibilmente in relazione a fattori quali il numero di componenti e l'area geografica di appartenenza. Una famiglia media del Sud, ad esempio, tende a spendere mensilmente una quota di reddito per i trasporti pari a circa 240 euro, mentre al Nord il livello di spesa è di oltre 350 euro.

Nel caso dei trasporti, le statistiche disponibili comprendono informazioni relative alle singole voci di spesa (Tab. 6); alcune di esse vengono effettuate con diverse frequenze temporali, o presentano carattere di occasionalità, altre, come ad esempio quella relativa all'acquisto dei carburanti, sono invece strettamente legate all'uso dell'auto e presentano in genere una fre-

quenza molto elevata. Come è facile immaginare, la spesa per l'acquisto del carburante rappresenta la voce più consistente, pari al 40% del totale, seguita da quella per l'acquisto dell'auto (30%).

Va ricordato come quest'ultima voce di spesa faccia riferimento ad un evento a carattere occasionale.

Le spese per la manutenzione e per le parti di ricambio e gli oli, invece, sono rilevate su base mensile e tendono a variare considerevolmente, in funzione delle scelte fatte giorno per giorno dalla singola famiglia o dall'individuo.

Tabella 6

SPESA MEDIA MENSILE DELLE FAMIGLIE ITALIANE PER I TRASPORTI	
	Spesa media in euro
Spese relative all'uso dell'auto	
Acquisto automobile nuova*	77,1
Assicurazione	38,5
Carburanti	106,7
Parti di ricambio e olio	18,9
Manutenzione e riparazione	28,9
Totale spese per l'auto	270,1
Altre spese relative ai trasporti	32,4
Totale spesa per i trasporti	302,5

Fonte: ISTAT "I consumi delle famiglie" ed. 2000.

* Costo medio per l'acquisto ammortizzato e su base mensile.

Complessivamente, la spesa per l'utilizzo dell'auto è di 270 euro, pari ad oltre l'80% della spesa mensile totale destinata ai trasporti da parte di una famiglia italiana. Il rimanente, pari a poco più di 30 euro al mese, è destinato agli altri mezzi di trasporto collettivo, ed in particolare ai biglietti e agli abbonamenti urbani ed extraurbani, a quelli ferroviari, ecc.

2.2 La spesa per l'auto nel Regno Unito

Nel Regno Unito la spesa delle famiglie per l'automobile è passata dal 10% della spesa totale nel 1968 al 15% nel 1998. Tale incremento è soprattutto associabile alla diminuzione percentuale delle famiglie senz'auto, che nel 1968 rappresentavano il 74% del totale, mentre nel 1998 sono scese al 28%.

A ciò si aggiunga come la distanza percorsa con l'automobile per persona sia aumentata del 65% tra il 1977 e il 1998; da notare come nello stesso arco di tempo la distanza percorsa con gli autobus (all'infuori dell'area di Londra) sia diminuita del 47%. Nel Regno Unito tale diminuzione dell'uso del mezzo pubblico a favore di quello privato è anche da collegare all'aumento dei prezzi dei biglietti dei trasporti pubblici. Infatti, dal 1980 al 1998 il biglietto del treno è aumentato del 38% e quello dell'autobus del 37%, mentre i costi per l'uso della automobile privata sono variati del 5% circa. Fanno eccezione a tale riduzione dell'utilizzo del trasporto collettivo le aree di Lon-

dra città e del Sud Est britannico, dove la spesa per il trasporto pubblico rimane comunque elevata.

In generale, poi, le famiglie residenti nelle aree urbane e nelle aree ad alta densità di popolazione mantengono elevato il livello di spesa per il trasporto pubblico rispetto alla media nazionale e alle famiglie residenti in aree con bassa densità di popolazione. Questo fatto è associabile alle difficoltà ad usare l'automobile privata nei centri cittadini ed alla necessità, invece, di utilizzare il mezzo privato nelle aree rurali per effettuare gli spostamenti più indispensabili. Nelle aree rurali, l'83% delle famiglie possiede almeno un'automobile, contro il 70% delle famiglie residenti in aree urbane medio-grandi e il 60% di quelle residenti a Londra. A prescindere dalle differenze di reddito, il possesso di un'auto in alcune aree diventa quasi indispensabile e questo comporta un vincolo di spesa non indifferente. Le famiglie inglesi che possiedono almeno un'auto e che non sono residenti nelle aree di Londra, in quella del Sud Est (zone densamente popolate), nel Galles o nel Nord Irlanda, spendono infatti per i trasporti circa il 17% del loro *budget*, mentre le altre voci di spesa, compresa quella per l'alimentazione e per la casa, non superano il 16% circa.

La tabella 7 riporta la composizione della spesa familiare per i trasporti, ed alcune informazioni relative alla sua composizione.

Tabella 7

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER I TRASPORTI E PER L'AUTO NEL REGNO UNITO (in euro, 1998/99)				
	Valore euro	% della spesa media totale	% della spesa media per trasporti	% della spesa media per l'auto
Spesa media mensile totale	2.065,0	100		
Spesa media per i trasporti	351,8	17,0	100	
Spesa media per l'auto	304,3	14,7	86,5	100
di cui:				
Acquisto	138,9	6,8	39,8	46,0
Assicurazioni	41,1	1,9	11,7	13,4
Carburanti, olio e lubrif.	76,2	3,7	21,7	25,0
Manutenz., riparazione e pezzi di ricambio	36,9	1,8	10,5	12,1
Altre spese	11,2	0,5	0,3	3,5

Fonte: *Family Spending: A Report on the 1989-99 Family Expenditure Survey, 2000.*

Analizzando le voci di spesa dedicate ai trasporti, si osserva come nel 1998 ogni famiglia inglese abbia destinato in media all'automobile l'87% della spesa totale sostenuta per i trasporti. In particolare, tra tutte le voci relative al possesso ed all'uso dell'auto, quella più elevata concerne l'acquisto del veicolo, con il 6,8% circa del totale, seguita dai carburanti, con il 3,7% circa.

2.3 La spesa per l'auto in Francia

Secondo i dati diffusi dagli Istituti di Statistica del governo francese, nell'arco degli ultimi dieci anni la percentuale di persone che sceglieva di viaggiare in auto è passata dal 74% all'82% del totale; analogamente, è aumentato anche il numero dei viaggi medi che un francese compie nell'arco di un anno; considerando tutti i mezzi di trasporto, si va dai 5,5 di dieci anni fa, ai 9 all'anno di oggi, di questi 7,2 sono effettuati in auto. Inoltre, nel 1999 cir-

ca l'80% degli spostamenti superiori ai 100 chilometri di distanza dalla propria abitazione sono stati percorsi in auto.

La diffusione dell'automobile in Francia è in linea con gli *standard* delle altre nazioni europee: nel '99 almeno otto francesi su dieci possedevano un'auto. La percentuale delle famiglie con almeno un'auto è andata aumentando costantemente dal 1975 (64,1%) ad oggi (80,2%), mentre circa il 29,6% ne possiede almeno due.

Nella tabella 8 vengono riportate le principali voci di spesa familiare per i trasporti e per l'auto, secondo quanto riportato da una periodica *Enquête Ménage* effettuata dall'INSEE, l'ente statistico nazionale francese e dall'URF, *Union Routière de France*.

In media, la spesa di una famiglia francese per l'auto ha rappresentato il 13,3% del totale nel 1999, con un leggero calo rispetto al 1990, quando si aggirava intorno al 14%. Tra le voci di

Tabella 8

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER I TRASPORTI E PER L'AUTO IN FRANCIA (in euro, 1999)				
	Valore euro	% della spesa media totale	% della spesa media per trasporti	% della spesa media per l'auto
Spesa media totale	2.579	100		
Spesa media per i trasporti	387	15	100	
Spesa media per l'auto	344	13,3	89	100
di cui:				
Acquisto	109	3,9+0,4*	28	31,7
Assicurazioni	9,6	0,4	2,5	2,8
Carburanti ed oli	86,7	3,4	22	25,2
Manutenzione e riparazione	49,8	1,9	13	14,5
Ricambi	66,4	2,6	17	19,4
Altri servizi	22,2	0,9	6	6,4

* Le spese per l'acquisto si riferiscono sia alle autovetture che agli altri veicoli d'uso privato familiare. Questi ultimi, di importo molto ridotto, sono stati inclusi perché tutte le altre voci di spesa (carburanti, riparazioni, ecc.) si riferiscono anche a questi veicoli.

Fonti: *The tour of France in 80 Stages*, Ministero degli affari Esteri della Francia (2000) e INSEE - Union Routière de France - *Données économiques des transports: La Dépense Nationale de Transport (2000)*.

spesa dedicate all'automobile, in Francia la voce principale è rappresentata dall'acquisto di un'auto nuova (3,9% di spesa sul totale), seguita da quella per i carburanti, pari al 3,4%. Le altre voci sono rappresentate dalle parti di ricambio e dagli accessori, con il 2,6%.

2.4 La spesa per l'auto in Germania

La Germania è una delle nazioni europee più densamente popolate e con lo *standard* di vita medio più elevato. Questi fattori contribuiscono a rendere il mercato tedesco molto ampio, con un numero di autovetture circolanti che è il più alto fra i Paesi esaminati.

L'uso dell'automobile è molto diffuso e, dai dati resi disponibili dallo *Statistisches Bundesamt*, risulta che il numero delle persone che utilizzano l'auto per andare al lavoro è aumentato tra il 1991 e il 1999 di 7 punti percentuali, passando dal 57 al 64% delle persone

attive. Il dato relativo alle persone che scelgono di recarsi al lavoro con l'auto aumenta se la distanza da percorrere è superiore ai 10 chilometri: se nel 1991 il 76% delle persone ricorreva all'auto, nel 1999 tale percentuale è salita all'82% del totale.

Complessivamente, in Germania la media delle famiglie che possiedono almeno un'auto rappresentava il 75,1% del totale nel 1998. Va ricordato comunque come tale indicatore presenti alcune significative differenze con riferimento alle due realtà dell'ovest e dell'est. Per esempio, nello stesso anno oltre il 76% delle famiglie della Germania occidentale possedeva, in media, almeno un'automobile, mentre la media delle famiglie con auto nella Germania orientale era pari al 70,6%.

La tabella 9 riporta i dati relativi alla spesa familiare per trasporti complessivi e per l'auto in Germania.

Le spese sostenute dalle famiglie tedesche per i trasporti in generale hanno rappresentato nel 1998 il 15,2% del totale. Tranne leggere oscillazioni in alcuni anni particolari, il peso rappresentato dai costi del trasporto per una famiglia tedesca è rimasto invariato dal 1990 ad oggi. In linea di massima il livello medio di spesa da dieci anni a questa parte è circa del 15% sul totale. Di quest'insieme, nel 1998 il 13,8% è stato assorbito dalle spese dirette per l'uso e il mantenimento dell'automobile, spese suddivise, in ordine di importanza, per il 5,7% nell'acquisto del mezzo, per il 3,1% nell'acquisto del carburante e tassa sui combustibili, per la restante percentuale tra le altre voci quali manutenzione, spese assicurative, eccetera. Non sorprende che dopo l'acquisto della vettura la spesa più importante sia proprio legata ai carburanti che, rispetto alle altre voci, è stata soggetta a maggiori aumenti sin dagli anni '70 con la prima crisi petrolifera e con l'incidenza delle tasse sui carburanti.

2.5 Alcune osservazioni circa l'andamento della spesa per l'auto nei Paesi considerati

Sulla base dei dati riportati nei paragrafi precedenti, è possibile effettuare alcune osservazioni in relazione all'andamento della spesa delle famiglie nel settore dei trasporti e dell'auto, in particolare nei quattro Paesi in esame. La ridotta omogeneità delle fonti e i diversi criteri di rilevazione dei dati suggeriscono di osservare una certa cautela nell'effettuazione dei confronti. Ciò non impedisce tuttavia di rilevare alcune interessanti osservazioni.

Va ricordato, inoltre, come i quattro Paesi in esame si collochino su livelli di reddito *pro capite* molto simili l'uno all'altro, registrando quindi livelli analoghi di elasticità della domanda di trasporto privato rispetto al reddito.

Dall'analisi dei dati emerge, in primo luogo, come la spesa per i trasporti in rapporto alla spesa totale presenti valori percentuali sostanzialmente equivalenti, intorno al 15%, in tre dei quattro Paesi considerati; unica ecce-

Tabella 9

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER I TRASPORTI E PER L'AUTO IN GERMANIA (in euro)				
	Valore euro	% della spesa media totale	% della spesa media per trasporti	% della spesa media per l'auto
Spesa media totale	2061	100		
Spesa media per i trasporti	313	15,2	100	
Spesa media per l'auto	285	13,8	91	100
di cui:				
Acquisto	118,2	5,7	37,7	41,5
Assicurazioni	35,4	1,7	11,3	12,4
Carburanti ed oli	63,4	3,1	20,2	22,2
Manutenzione, riparazione e ricambi	68	3,3	21,7	23,9

Fonte: Rielaborazioni del DIW su dati dello Statistisches Bundesamt.

Tabella 10

SPESA MEDIA TOTALE, PER I TRASPORTI E PER L'AUTO IN ITALIA, FRANCIA, GERMANIA E REGNO UNITO (in euro)				
Voci si spesa mensile per famiglia	Italia (1997)	Francia (1999)	Germania (1998)	Regno Unito (1998/99)
Spesa totale familiare	2.025	2.579	2.061	2.065
Spesa per i trasporti	303	387	313	352
Spesa per l'auto	270	343	285	304

Fonte: Elaborazioni di Nomisma su dati dell'ISTAT, dell'INSEE, delle Statistisches Bundesamt, del Department of the Environment, Transport and the Regions.

zione il Regno Unito, dove tale percentuale sale al 17%. Anche nel caso della quota di spesa relativa all'auto, le percentuali di Italia, Francia e Germania non si discostano molto l'una dall'altra; nel caso del Regno Unito, invece, la quota di spesa per l'auto è relativamente più bassa, attestandosi intorno all'86% del totale. È possibile che una delle motivazioni che giustifichi tale differenza trovi origine dalle diverse politiche dei trasporti adottate a livello locale.

Ad esempio, nella fissazione delle tariffe dei trasporti pubblici, le modalità di calcolo possono variare notevolmente da Paese a Paese, e proprio nel caso del Regno Unito i trasporti pubblici presentano, in media, livelli di costo sensibilmente più elevati che nel resto

dell'Unione Europea. Ciò fa pensare che le famiglie inglesi si trovino nella condizione di dover destinare una quota relativamente maggiore del proprio reddito per l'acquisto dei servizi di trasporto collettivo.

Come emerge dalla tabella 10, le tre grandezze in esame - spesa totale familiare, spesa totale per trasporti e spesa per auto - variano tra i quattro Paesi in modo sostanzialmente analogo all'andamento del reddito *pro capite*, con due interessanti eccezioni, riguardanti la Francia - dove la spesa sia totale sia per auto varia consistentemente più del reddito - ed il Regno Unito, dove le variazioni si discostano da quelle del reddito per quanto riguarda i trasporti nel loro insieme e la spesa per l'auto in particolare.

Tabella 11

VARIAZIONI DEL REDDITO PRO CAPITE, DELLA SPESA MEDIA TOTALE, DI QUELLA PER I TRASPORTI E PER L'AUTO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI (Italia = 100)				
	Italia (1997)	Francia (1999)	Germania (1998)	Regno Unito (1998/99)
Reddito pro capite a parità di potere d'acquisto	100	110	102	103
Spesa mensile totale per famiglia	100	127	102	102
Spesa mensile per trasporti per famiglia	100	128	103	116
Spesa mensile per auto per famiglia	100	127	105	113

Fonte: ISTAT, NSEE, Statistisches Bundesamt, Department of the Environment, Transport and the Regions.

2.6 Composizione della spesa per l'auto nei quattro Paesi

Il confronto nei livelli di spesa relativi alle voci riguardanti l'utilizzo dell'automobile (carburanti, assicurazione, acquisto del mezzo, parti di ricambio, ecc.) risente, da un lato, delle differenze presenti nelle politiche fiscali dei singoli Paesi europei, dall'altro, della presenza di un unico mercato di dimensioni globali, come accade ad esempio nel caso dell'acquisto di una nuova auto.

La tabella 12 riporta i dati relativi alle diverse voci di spesa per l'auto nei quattro Paesi.

In valore assoluto, gli ordini di grandezza delle cifre tendono ad essere abbastanza simili per la spesa relativa all'acquisto del mezzo in Francia e Germania, mentre Regno Unito e Italia risultano molto distanti l'uno dall'altro. In realtà l'Italia è l'unico dei quattro Paesi dove la spesa mensile per l'acquisto non risulta essere la componente più alta dei costi, venendo invece superata dalla voce carburanti. Le spiega-

zioni di questa discrepanza rispetto agli altri Paesi in esame potrebbero essere diverse, quali ad esempio il minor prezzo che caratterizza in media il parco macchine italiano, dove c'è una presenza relativamente più alta di vetture di piccola cilindrata, oppure in relazione al fatto che la pratica dell'acquisto a rate tenda ad essere più diffuso che altrove.

Un ulteriore elemento di diversità riguarda la spesa per il carburante, che in Italia presenta un livello decisamente più elevato di quello registrato negli altri Paesi europei. Considerando che il prezzo medio del carburante è nel nostro Paese su livelli molto vicini a quelli della Germania e della Francia e nettamente inferiori a quelli del Regno Unito e che, inoltre, in Germania e Regno Unito la voce di spesa per il carburante qui riportata include anche gli oli e altri lubrificanti, tale risultato farebbe ritenere come nel nostro Paese si consumi una quantità di carburante relativamente superiore a quella degli altri Paesi in esame.

Tabella 12

SPESA MEDIA MENSILE FAMILIARE PER L'AUTO IN ITALIA, FRANCIA, GERMANIA E REGNO UNITO (in euro)				
	Italia	Francia	Germania	Regno Unito
Acquisto auto	77,1	109	118,2	138,9
Assicurazioni	38,5	9,7	35,4	41,1
Carburanti	106,7	86,8	63,4*	76,2*
Manutenzione e riparazione	28,9	49,8	68**	36,9**
Parti di ricambio ed olio	18,9	66,5		
Altre spese		22,2		11,2
Totale	270,1	344,0	285,0	304,3

*La voce comprende anche gli oli;

**La voce comprende anche i pezzi di ricambio.

Fonte: Elaborazioni di Nomisma sulle fonti di cui alla tabella 11.

La spesa per l'assicurazione obbligatoria per l'auto risulta invece, in Italia, su livelli molto simili a quelli della Germania e del Regno Unito, mentre è il caso francese a registrare una sostanziale differenza rispetto agli altri, con una spesa inferiore di circa un terzo. Sulle altre voci di spesa - manutenzioni e riparazioni, pezzi di ricambio, oli e lubrificanti - i confronti risultano meno significativi, perché spesso fanno riferimento a contenuti differenti.

Complessivamente, l'analisi dei dati disponibili sembra far emergere come il processo di integrazione europea abbia coinvolto anche il settore dell'auto, influenzando in modo diretto sul comportamento di spesa degli stessi automobilisti. Il grande rilievo che la spesa per i trasporti e quella per l'auto in partico-

lare ha ormai assunto in Europa dimostra come il mezzo di trasporto privato rappresenti, a tutti gli effetti, un *basic need* altrettanto fondamentale quanto l'abitazione e l'alimentazione. Tuttavia, la presenza di alcune differenze nel peso relativo delle singole voci di spesa non andrebbero sottovalutate. Esse riflettono differenze non soltanto nei comportamenti sociali ed economici dei singoli cittadini europei, ma soprattutto nell'assetto dei mercati e nel livello di concorrenza tra le imprese. Ciò fa ritenere che la creazione di un unico mercato pienamente integrato a livello continentale non sia ancora del tutto compiuta e che manchi inoltre una piena armonizzazione delle normative di carattere fiscale ed amministrativo in uso nei singoli Paesi esaminati.

Tabella 13

COMPOSIZIONE PERCENTUALE DELLA SPESA PER AUTO IN ITALIA, FRANCIA, GERMANIA E REGNO UNITO				
	Italia	Francia	Germania	Regno Unito
Acquisto auto	28,5	31,7	41,5	46
Assicurazioni	14,3	2,8	12,4	13,4
Carburanti	39,5	25,2	22,2 *	25*
Manutenzione e riparazione	10,7	14,5	23,9**	12,1**
Parti di ricambio ed olio	7,0	19,4		
Altre spese		6,4		3,5
Totale	100	100	100	100

*La voce comprende anche gli oli;

**La voce comprende anche i pezzi di ricambio.

Fonte: Elaborazioni di Nomisma sulle fonti di cui alla tabella 11.

Gli oneri fiscali e parafiscali gravanti sul settore dell'auto: il punto di vista dell'automobilista

1. La fiscalità gravante sull'auto: interpretazioni e classificazione

Nel corso degli ultimi cinquant'anni, con la continua crescita del tasso di motorizzazione registrato nei Paesi occidentali, il gettito fiscale derivante dalle diverse fasi del ciclo economico dell'auto è andato progressivamente aumentando di peso come componente del gettito fiscale complessivo. Come noto, infatti, il settore automobilistico ha rappresentato e rappresenta tuttora per lo Stato un'importantissima fonte di prelievo¹. La tassazione sull'auto ha coinciso però, nella maggior parte dei Paesi europei, con la necessità di perseguire esigenze di gettito (o di politica energetica), piuttosto che specifici obiettivi di politica dei trasporti². I vantaggi derivanti da tale gettito riguardano in particolare una sostanziale stabilità nel tempo, una notevole facilità nella raccolta ed una elevata continuità di rendimento. Non vi è dubbio come tali vantaggi siano risultati ben più determinanti nelle decisioni politiche in materia, rispetto ad altre "virtù" che un

elevato prelievo sulla benzina dovrebbe comportare, favorendo ad esempio, attraverso un utilizzo più razionale del mezzo, la riduzione della congestione e dell'inquinamento atmosferico.

La parte preponderante di tale gettito grava sulle famiglie, che nel caso specifico si configurano come consumatori-autoproduttori, ed esso è quasi interamente riconducibile al trasporto tramite autovetture private, per un ammontare che in Italia tende ad aggirarsi intorno ai 41,7 miliardi di euro all'anno³, mentre per il trasporto privato nel suo complesso la cifra supera i 54 miliardi di euro. L'attuale struttura del prelievo si caratterizza per una sostanziale prevalenza delle imposte gravanti sull'uso del mezzo, che rappresentano circa il 70% del totale (tra queste, l'imposizione sui carburanti costituisce, come noto, la voce di maggior peso) rispetto ai tributi collegati al suo possesso (30%). Va precisato che, in considerazione del regime giuridico cui sono assoggettati in Italia i beni mobili registrati, nel corso della trattazione, con il termine possesso, si deve intendere la

1) In Italia il prelievo fiscale dal settore dei trasporti rappresenta una quota delle entrate tributarie totali della Pubblica Amministrazione che si aggira intorno al 17%, pari al 4% del PIL. Circa l'80% di esso proviene dal settore dell'automobile.

2) Secondo uno studio dell'ACEA di qualche anno fa, il gettito fiscale complessivo derivante dall'auto in Europa si attestava intorno ai 260 miliardi di euro, con tendenza all'aumento.

3) Per avere l'ordine di grandezza di tale ammontare, si consideri che tale cifra è di oltre 10 volte superiore ai ricavi da traffico delle ferrovie italiane.

Tabella 1

COMPOSIZIONE DELLA FISCALITÀ SULL'AUTO PRIVATA (valori assoluti in miliardi di euro)				
	1994		1983	
Fase d'ingresso*	3,900	15,1%	2,701	27,4%
Fase d'immatricolazione	0,500	1,9%	0,050	0,6%
Fase di possesso	3,900	15,1%	0,900	9,1%
Fase di uso	17,600	67,9%	6,200	62,9%
Totale	25,900	100,0%	9,900	100,0%

*In questa fase, che riguarda l'acquisto dell'auto e l'ottenimento della patente, il CER include anche i diritti di rilascio della patente e l'integrazione del bollo sulla patente.

Fonte: Elaborazioni Nomisma su fonti CER - La Fiscalità nei Trasporti - novembre 1995, pp.31-32 e 51-52.

titolarità del veicolo così come risultante dai Pubblici Registri Automobilistici. I due tipi di imposizione fiscale tendono ad avere effetti significativamente diversi sui comportamenti degli automobilisti. Una tassazione elevata gravante sul possesso (tassa automobilistica, IVA sull'acquisto dei veicoli, ecc.) finisce con incentivare l'uso dell'auto, al fine di accelerare l'ammortamento di tali imposte, distribuendole su di un numero più elevato di chilometri. Il prelievo sui carburanti dovrebbe invece costituire un segnale più virtuoso, inducendo un uso più efficiente e razionale del mezzo di trasporto e favorendo quindi la riduzione delle esternalità negative legate all'inquinamento ed alla congestione.

In realtà, l'elevata rigidità della domanda al prezzo della benzina tende a vanificare, almeno in parte, tale segnale. Secondo i risultati di diverse simulazioni, anche nel caso di aumenti nell'imposta che ne triplicassero il prezzo, non si verificherebbero contrazioni rilevanti nei suoi consumi. Ne è in parte la riprova il fatto che in Europa, dove il prelievo fiscale è attestato su livelli ben superiori al mezzo euro per litro, i livelli di motorizzazione e di uso del mezzo privato sono ormai molto simili a quelli statunitensi, dove invece il prelievo fiscale si può considerare trascurabile. Data l'elevatissima "disponibilità a pagare" del cittadino, per il quale evidentemente l'autovettura possiede un altissimo valore d'uso, il decisore pubblico si trova dunque a disporzio-

ne uno strumento che dal punto di vista fiscale risulta essere particolarmente efficace, mentre lo è molto meno dal punto di vista trasportistico.

1.1 Alcune osservazioni circa le stime relative al gettito fiscale dell'auto in Italia

Secondo lo studio sulla fiscalità nei trasporti svolto dal CER⁴, l'unico che arrivi a disaggregare il prelievo sull'auto distinguendo nel trasporto in proprio le autovetture private delle famiglie, nel 1994 il gettito tributario prelevato nel settore dei trasporti nel suo insieme (esso comprende quindi sia il trasporto passeggeri sia quello delle merci, sia pubblico che privato) è stato di circa 38 miliardi di euro. La sua incidenza rispetto a undici anni prima (1983) sul complesso delle entrate tributarie italiane è cresciuta di un punto, passando dal 15,6% al 16,6%, così come la sua incidenza sul PIL (dal 3,4% al 4,4%). Di tale prelievo sui trasporti, oltre il 70% gravava sulle famiglie ed era interamente riconducibile al trasporto tramite autovetture private. Secondo quanto riportato nel lavoro, la rilevanza della presenza dell'auto nel panorama dei trasporti e nelle scelte dei consumatori, è tale da far sì che un confronto sull'incidenza del prelievo riferito alle diverse modalità di trasporto (aereo, ferroviario e marittimo) risulti privo di senso.

Data la dimensione ormai assunta dal fenomeno, qualsiasi analisi si intenda svolgere circa l'incidenza del prelievo fiscale sull'auto presuppone che sia esplicitata la definizione di "fisca-

⁴ CER (Centro Europa Ricerche) - *La Fiscalità nei Trasporti* - novembre 1995.

lità sull'auto", siano cioè analizzati i diversi tributi che il legislatore ha inteso introdurre nel sistema fiscale. Ciò è tanto più importante, nel momento in cui ci si pone l'obiettivo, come in questa sede, di confrontare i diversi sistemi fiscali in vigore in alcuni Paesi europei.

Occorre premettere in primo luogo che le diverse componenti della fiscalità sull'auto - come per qualunque bene cui faccia capo un sistema fiscale complesso, costituito da più tributi - si possono suddividere in due grandi categorie relative ad una fiscalità di carattere generale e ad una di carattere speciale. La prima comprende le imposte che colpiscono l'auto nella stessa maniera con cui colpiscono tutte le altre attività economiche; tra queste la più significativa ed estesa è l'IVA. Nella fiscalità speciale rientrano invece i tributi ideati *ad hoc* per uno specifico prodotto, in questo caso l'auto.

Nei confronti di queste due categorie di componenti e della loro introduzione con riferimento alla fiscalità sull'auto, è possibile seguire due impostazioni per così dire "estreme". L'una propone di tenere conto esclusivamente della fiscalità speciale⁵, definita quindi in funzione del bene oggetto del prelievo, mentre l'altra fa riferimento al soggetto ultimo su cui ricade il prelievo, e include quindi, oltre ai tributi generali e speciali gravanti direttamente sugli utenti del prodotto, anche le imposte che, prelevate a titolo generale, finiscono in ultima istanza con l'incidere sugli stessi utenti⁶. Quest'ultima impostazio-

ne è stata fatta propria anche dall'ANFIA⁷, che include tra le imposte sulla motorizzazione in Italia anche quelle relative ai salari ed agli stipendi pagati dai produttori dell'auto. Tale esercizio, pur giungendo ad un quadro indubbiamente più esteso del prelievo fiscale presente nel settore, rischia però di introdurre alcuni elementi di confusione, comportando il rischio di un doppio conteggio, in quanto il prelievo fiscale sui redditi dei lavoratori viene traslato sull'acquirente all'interno del prezzo stesso dell'auto, e al momento in cui quest'ultimo paga l'IVA, già inclusa nel calcolo complessivo del carico fiscale gravante sull'auto.

Nell'ambito del lavoro, si è inteso fare riferimento ad una concezione della fiscalità dell'auto che includa sia i tributi generali che quelli speciali, con riferimento diretto al prodotto e alle sue diverse condizioni d'uso (si pensi ad esempio alle imposte sulle assicurazioni RC, a quelle sulle immatricolazioni o sui carburanti, ecc.), mentre si è ritenuto opportuno, per quanto detto, non tenere conto del gettito fiscale relativo ai lavoratori del settore dell'automobile.

1.2 L'articolazione della fiscalità dell'auto in relazione al ciclo del prodotto

In generale, il prelievo sull'auto si articola secondo diverse modalità, con riferimento, ad esempio, alla base imponibile, alla frequenza della riscossione, all'incidenza delle aliquote, ecc. o alla fase temporale del ciclo che l'auto attraversa nei riguardi del consumato-

5) Questa posizione è manifestata ad esempio da Scottò A., in *La fiscalità nell'ambito dell'automobilismo*, *Rassegna dell'automobilismo*, 1958, *Automobile Club d'Italia*, p. 105.

6) Questa concezione è fatta propria ad esempio da Armani F., *Gli autotrasportatori italiani, Trasporti Pubblici*, vari anni. Sia Scottò (nota precedente) che Armani sono citati in *Rassegna dell'automobilismo 1963*, *Automobile Club d'Italia*, capitolo II, *Il prelievo fiscale sull'automobilismo*, p.26.

7) ANFIA - *Automobile in cifre*, vari anni.

re/contribuente. Il prelievo fiscale viene generalmente effettuato al momento dell'acquisto dell'auto, in quello della sua immatricolazione e messa su strada ed infine nella fase del suo utilizzo. Non va inoltre dimenticato come una ulteriore componente della fiscalità sull'auto sia rappresentata dai tributi relativi al possesso del mezzo, generalmente prelevati su base annuale, indipendentemente dal fatto che l'auto venga usata o meno. Nella maggior parte dei Paesi occidentali, i due tributi principali, e che più qualificano il prelievo sull'auto, sono rappresentati da quello sul possesso e da quello sui carburanti.

L'imposta sull'acquisto è generalmente rappresentata dall'applicazione di una determinata aliquota IVA. In passato, l'acquisto dell'auto è stato colpito anche da tributi speciali, come è ad esempio accaduto in Italia nel 1964, nel quadro di un pacchetto di misure anti-congiunturali⁸. Da allora, tuttavia, nel nostro Paese l'acquisto è oggetto soltanto di imposizione tramite IVA e altrettanto vale per gli altri Paesi qui considerati, Francia, Germania e Regno Unito. Unica eccezione è rappresentata dalla Spagna, dove, come si vedrà nei paragrafi seguenti, è attualmente in vigore una tassa speciale sull'acquisto.

1.3 Tributi relativi alla titolarità dell'auto

La tassa automobilistica, regolamentata dalla legge 28/2/1983 n. 53 e successive modifiche chiamata anche bollo auto, è per importanza il secondo

tributo speciale, dopo quello sui carburanti. Nel 1983 copriva il 9% circa del gettito sull'auto delle famiglie ed era salita al 12% nel 1994⁹. Dal punto di vista storico, tale tributo, che risale a molti decenni fa, si poneva in relazione al costo di manutenzione delle strade ed alla spesa pubblica relativa¹⁰, rappresentando quindi una sorta di prezzo pagato dall'automobilista a fronte del beneficio derivante dall'utilizzo della rete stradale¹¹.

Concezione questa per certi versi affine a quella proposta dal CER, il quale sostiene che tale tipo di imposizione è necessario se messo in relazione all'uso del suolo pubblico – considerato un bene sempre più raro e costoso – da parte delle automobili. Secondo tale interpretazione, il pagamento del bollo costituirebbe una sorta di indennizzo a fronte del beneficio ottenuto dalla collettività con l'uso del suolo e rientrerebbe quindi nella categoria prevista dal cosiddetto *road pricing*, pagato in questo caso a *forfait*, una volta l'anno o, comunque, periodicamente. Questa impostazione sembra ispirare anche le forme più attuali di tributi relativi all'intestazione del veicolo, così come sono applicate dalla Francia, dalla Germania e dal Regno Unito. Come si vedrà nei paragrafi successivi, i tre Paesi citati hanno modificato o stanno attualmente modificando i criteri di calcolo dei tributi legati al possesso introducendo tra le variabili necessarie quella ambientale, con riferimento ai livelli delle emissioni inquinanti del-

⁸ Si veda, *Rassegna dell'automobilismo 1963*, Automobile Club d'Italia, capitolo II, *Il prelievo fiscale sull'automobilismo*, pp.33-34.

⁹ CER, *La Fiscalità nei Trasporti*, cit. p.31.

¹⁰ Questa spiegazione è adottata da *Il prelievo fiscale sull'automobilismo*, op. cit., pp.38 e seguenti.

¹¹ La tassa era dovuta, infatti, solo se il veicolo circolava (tassa di circolazione). La legge 53/83 ha radicalmente modificato il presupposto alla base dell'obbligo di pagamento, collegandolo esclusivamente all'intestazione del veicolo, in un determinato periodo, in base alle risultanze tratte dal P.R.A. (tassa automobilistica).

l'auto; secondo tale approccio, l'importo del tributo aumenta con il crescere dei livelli di emissione. È come se l'auto pagasse non solo l'uso di un bene raro come il suolo, ma anche quello di un bene altrettanto prezioso come l'aria, la cui qualità tende fortemente a degradarsi soprattutto nelle aree urbane, con conseguenze ben note sulla salute.

1.4 Le imposte di fabbricazione sui carburanti

L'imposta speciale di gran lunga più rilevante, sia per l'incidenza sull'intero carico fiscale dell'auto, che come fonte di gettito sul totale delle entrate tributarie degli Stati della Unione è certamente rappresentata dall'imposta di fabbricazione sui carburanti. Nel nostro Paese le norme che regolano la materia sono contenute nel D.Lgs. 26 ottobre 1995 n. 504 che, all'articolo 68 lett. g), abroga il R.D.L. 28 febbraio 1939 n.334 ridisciplinando l'intero sistema. La normativa è però rimasta sostanzialmente la stessa: l'imposta è pagata allo Stato dal produttore, che la trasla interamente sull'acquirente, applicandovi poi l'IVA - così che quest'ultima, che è un'imposta generale, viene ad essere calcolata, oltre che sul prezzo di produzione e sul margine di distribuzione (il cosiddetto prezzo industriale del carburante), anche su un'accisa, o imposta di fabbricazione. È da notare che, come si vedrà nei paragrafi successivi, questa procedura di applicazione dell'IVA sull'accisa sui carburanti è in vigore anche negli altri quattro Paesi europei.

La traslazione integrale dell'imposta sul consumatore è possibile per via della scarsa elasticità della domanda di carburante al prezzo, già rilevata all'inizio degli anni '60¹². Fin da allora si era potuto constatare come la presenza di una bassa elasticità potesse rendere inefficace qualsiasi ipotetico uso del prezzo finale del carburante come possibile strumento di regolazione indiretta del livello di motorizzazione di un Paese - rispetto al quale la variabile determinante era invece l'andamento del reddito *pro capite*.

L'imposta sui carburanti in tutti i Paesi oggetto di analisi rappresenta tra il 70 e l'80% del prelievo complessivo sui trasporti, con riferimento al gettito complessivo dell'imposta, quindi relativo a tutte le modalità di trasporto e non soltanto all'auto privata. Con l'evolversi della motorizzazione di massa, tale imposta ha avuto funzioni diverse, anche se sempre molto rilevanti per la politica economica di ciascun Paese. Durante la fase di maggior crescita della motorizzazione anch'essa, come è accaduto in forma minore per la tassa automobilistica, tendeva ad essere destinata principalmente a finanziare le infrastrutture stradali, delle quali il traffico su gomma sarebbe stato il maggiore utente. Già allora, comunque, si faceva riferimento alle entrate da tale tributo, sia pure in misura ridotta, come puro gettito fiscale, non finalizzato *ex ante*. Successivamente, con l'avanzamento del processo di infrastrutturazione del Paese, il peso di quest'ultima finalità

¹²) Il prelievo fiscale sull'automobilismo, *op. cit.* pp.29-30.

assumeva progressivamente maggiore importanza, fino a quando, con l'esplosione della prima crisi energetica all'inizio degli anni '70, ritornò in primo piano la necessità di orientare il gettito alla realizzazione di obiettivi specifici, che riguardarono in una prima fase la politica energetica e, successivamente, quella ambientale.

In questo senso, il fatto di correlare l'ammontare del gettito unicamente alle spese per miglioramenti e ampliamenti delle infrastrutture, come ad esempio emerge da una recente ricerca sul sistema fiscale spagnolo¹³, finisce con il cogliere soltanto una parte del dibattito sull'argomento, tendendo ad ignorare le problematiche di carattere ambientale che invece costituiscono, nei principali Paesi europei, un obiettivo di primaria importanza. Va ricordato, a tale proposito, come la già citata ridotta elasticità della domanda non consenta aumenti nei prezzi indirizzati a scoraggiare i consumi. È stato calcolato, infatti, che il livello di pressione fiscale che sarebbe necessario raggiungere per ottenere un qualche risultato nell'indurre ad un consistente minor uso dell'auto in ambito urbano sarebbe estremamente elevato (secondo alcuni, pari al doppio o anche al triplo del prezzo attuale). È facile comprendere come una politica fiscale di questo tipo sarebbe assolutamente impraticabile, come è emerso quando i recenti e pur relativamente lievi aumenti del prezzo della benzina, dovuti al rincaro del petrolio, hanno

costretto il governo a ridurre in via provvisoria l'incidenza percentuale del prelievo.

Secondo i dati stimati dal CER per quanto riguarda la fiscalità relativa all'automobile privata, nel 1994 le accise su benzina, gasolio e GPL ammontavano in tutto a 11 miliardi di euro e incidavano per il 44% sul gettito totale dell'auto. Sommando ad esse l'IVA (che copriva sia le accise che il prezzo di fabbricazione), si arrivava ad un importo di circa 15 miliardi di euro, pari al 56% del gettito complessivo. Tra il 1983 e il 1994 l'incidenza dell'imposizione sui carburanti sul gettito fiscale dell'auto era diminuita di 7 punti percentuali. L'imposizione si era ridistribuita tra le diverse fasi del ciclo come si può vedere nella tabella 1 posta all'inizio del capitolo.

Occorre tenere presente che nella fiscalità relativa alla fase d'uso, si includono, oltre alle imposte sui carburanti, anche l'IVA sugli altri beni e servizi necessari per l'uso dell'auto, come lubrificanti, pneumatici, manutenzione e riparazione, pedaggi autostradali, autorimesse e parcheggi. L'imposta sulle assicurazioni per l'auto (RCA e furto-incendio) è inclusa invece nella fiscalità relativa alla fase di possesso.

Si osserva quindi che la diminuzione d'incidenza complessiva della fiscalità sull'uso, che si realizza tra il 1983 e il 1994, è quasi interamente bilanciata dall'aumento d'incidenza della fiscalità sul possesso, dovuta sia al progressivo incremento della tariffa della tassa au-

13) *Fundació RACC - La fiscalidad sobre el consumo de automóvil y la inversión en infraestructuras viarias - Julio 2000.*

tomobilistica, tenuto conto che dal '92 alle Regioni è stata attribuita una parziale autonomia di incremento tariffario, sia all'introduzione di tasse speciali e sovrattasse per alcune categorie di veicoli (GPL, metano, diesel), sia all'aumento dei premi assicurativi.

2. La struttura attuale della fiscalità sull'auto in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna

Nel presente paragrafo si analizza il sistema della fiscalità dell'auto in Italia, confrontandolo con quello di altri quattro grandi Paesi europei: Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Nella esposizione dei diversi sistemi fiscali si è fatto ricorso ad un'unica fonte, la *Tax Guide* pubblicata annualmente dall'Associazione Europea dei Costruttori di Auto (ACEA), unico documento disponibile sull'argomento che prenda in esame la fiscalità sull'auto nei Paesi europei in modo organico e omogeneo, permettendo in tal modo dei confronti. Anche la *Tax Guide* classifica il prelievo in base alle diverse fasi in cui esso avviene. A differenza del documento del CER, tuttavia, il documento dell'ACEA inserisce le tasse sulle assicurazioni tra la fiscalità d'uso dell'auto e non tra quelle relative al possesso. Per omogeneità di confronto, qui si assume lo stesso criterio per l'Italia. La fiscalità è relativa all'anno 2000 e all'anno in corso. Per l'Italia, comunque, quando possibile, si sono usate anche fonti integrative.

2.1. L'Italia

Ad iniziare dall'Italia, si è ritenuto opportuno analizzare i vari sistemi di fiscalità applicati all'auto con riferimento alle diverse fasi del ciclo di vita del prodotto.

Criteri di classificazione del motore

I criteri di classificazione della potenza del motore rappresentano il punto di partenza nel calcolo dei sistemi fiscali relativi all'acquisto ed al possesso del mezzo. In Italia, dal 1° Luglio 1998 la fiscalità viene applicata facendo riferimento alla potenza effettiva massima espressa in kW, del motore del veicolo.

Fiscalità sull'acquisto

Tenendo conto dei citati criteri di classificazione del motore, la fiscalità relativa alla fase di acquisto dell'auto comprende i seguenti elementi:

- IVA al 20% su tutti i veicoli, tranne quelli per persone disabili, che pagano l'IVA al 4%. Secondo la legislazione italiana, l'IVA pagata su autovetture private che vengono usate anche per lavoro è deducibile al 50%;
- La durata della fase di ammortamento per le auto private usate anche per scopi di lavoro è pari a 5 anni.

Fiscalità ed emolumenti relativi all'immatricolazione e alla prima iscrizione

Questo tipo di fiscalità copre la fase d'immatricolazione e iscrizione nei pubblici registri necessaria per la mes-

sa su strada del veicolo. In questa fase gli oneri fiscali e parafiscali sono così ripartiti:

□ Immatricolazione presso la Motorizzazione Civile: l'importo complessivo degli oneri fiscali (bolli) e parafiscali (targhe, emolumenti e versamenti postali) ammonta a 66,5 euro;

□ Prima iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico: IPT (Imposta Provinciale di Trascrizione) di 150,8 euro per atti soggetti ad IVA. Ogni provincia può aumentare l'imposta fissa fino ad un massimo del 20%. All'IPT vanno sommati gli oneri fiscali (imposta di bollo) e i corrispettivi del servizio erogato dal PRA (emolumenti) il cui importo complessivo ammonta a 41,6 euro. Esistono, inoltre, altri eventi collegati alla vita giuridico-patrimoniale del veicolo che devono essere parimenti annotati al PRA e soggetti anch'essi ad imposizione fiscale gravante in varia misura (passaggio di proprietà, vicende giudiziarie, perdita di possesso, radiazione);

□ Imposta di bollo sull'atto di acquisto: l'importo è pari a 10,3 euro. A questo importo vanno aggiunte le spese notarili.

Fiscalità sul possesso/titolarità dell'auto

La fiscalità sul possesso/titolarità dell'auto riguarda una serie di imposte che vengono prelevate periodicamente sul bene e sono costituite, in Italia come negli altri Paesi assunti a confronto, dalla tassa automobilistica, attual-

mente, tributo a carattere regionale.

Quest'ultima si paga annualmente e il suo importo è in proporzione alla potenza effettiva massima espressa in kW. Per le auto a benzina e le auto a motore diesel, provviste di dispositivo antinquinamento, l'ammontare è di 2,58 euro per kW, con facoltà per le regioni di variare questo ammontare fino al 10% in più o in meno, quindi tra i 2,32 e i 2,84 euro per kW. Per le vetture a motore diesel "non ecologiche" è prevista in aggiunta una sovrattassa di 5,24 euro per kW, c.d. sovrattassa diesel.

Fiscalità sull'uso dell'auto

Nella fase di utilizzo del mezzo sono presenti una serie di imposte che gravano sul bene in forma più o meno diretta e con livelli diversi di intensità, variando generalmente in funzione del grado di utilizzo dell'auto. In particolare, esse riguardano:

□ Le imposte speciali, relative alle accise sui carburanti: benzine, gasolio, GPL e metano. Queste, che hanno un'incidenza intorno al 50-60% del prezzo finale per le benzine ed al 43-53% del prezzo del gasolio, si prefiggono due obiettivi: il primo è quello di procurare allo Stato un gettito facile e sicuro; il secondo è quello di coprire i costi esterni ambientali e sociali provocati dal trasporto su gomma;

□ Per i carburanti l'IVA si applica al prezzo già tassato, cioè alla somma del prezzo industriale più le accise speciali sui carburanti. A questo importo si ap-

plica il 20% e si determina così il prezzo alla pompa. Il risultato è quindi costituito da una doppia tassazione rappresentata dall'IVA che grava sia sul prezzo industriale che sull'accisa;

□ Sui pedaggi autostradali viene pagata l'IVA del 20%. La tariffa media per le autovetture nel 1999 era di 4,6 cent. di euro per veicolo-km;

□ Altri beni e servizi acquistati nella fase di uso dell'auto sono soggetti all'IVA del 20% sul prezzo prima delle tasse. Questo vale per gli oli lubrificanti, i pneumatici, i servizi di manutenzione e riparazione, i ricoveri dell'auto in autorimesse e la sosta nei parcheggi regolamentati;

□ L'imposta sui premi delle assicurazioni è pari al 12,5% sull'importo del premio. A questo importo, che si configura come un'imposta pura, vanno aggiunti il 10,5% dell'importo del premio come contributo al Servizio Sanitario Nazionale e il 4% del premio come contributo al Fondo di Garanzia per le vittime degli incidenti stradali che opera nei casi in cui non sia stato identificato il veicolo che ha causato l'incidente, o il veicolo non sia assistito da copertura assicurativa.

Riguardo alle singole componenti del sistema fiscale e al sistema fiscale nel suo insieme si può rilevare quanto segue:

Fiscalità sulla fase d'acquisto

Per quanto riguarda questa fase, in Italia come nella maggior parte dei

Paesi europei analizzati, vige soltanto un prelievo di carattere generale, applicabile a qualunque prodotto scambiato sul mercato, l'IVA sull'acquisto, con la quale lo Stato, oltre a procurarsi delle entrate rilevanti, registra le operazioni dell'attività commerciale e risale agli operatori.

Fiscalità sulla fase di immatricolazione e oneri di prima iscrizione

In questa fase si dà luogo ad un prelievo speciale sul prodotto auto, costituito dall'IPT e dall'Imposta di bollo sull'immatricolazione. Si osserva in proposito che, degli altri Paesi presi in esame, soltanto la Francia usa la fase d'immatricolazione come momento di prelievo fiscale. Gli altri tre, Germania, Regno Unito e Spagna, si limitano a riscuotere il costo (*charge*) del servizio reso per l'iscrizione del veicolo.

Fiscalità relativa alla fase di possesso/titolarità

Il bollo auto è visto da alcuni come un tributo sull'auto ingiustificato per non dire vessatorio, e da qualche parte se ne reclama l'abolizione. Viene considerato della stessa natura del bollo sulla patente, oggi abolito, che non aveva altro scopo che procurare annualmente un ammontare certo di entrate allo Stato, in una forma che non discriminava tra chi della patente faceva veramente uso e chi la possedeva senza usarla. Tuttavia, come è già stato osservato nel capitolo precedente, la problematica ambientale connessa all'auto entra già

in gioco per il solo fatto del possesso/titolarità. Infatti i costi sociali della congestione, della difficoltà di trovare parcheggio nelle città, dell'invasione degli spazi e dell'ostacolo al traffico pedonale, che ormai non si manifestano più soltanto nelle città, ma tendono a presentarsi sempre più frequentemente anche in località di dimensioni più ridotte, sono dovuti al carico crescente di veicoli in sosta. Secondo questa interpretazione, la tassa automobilistica svolgerebbe una legittima funzione di tributo sull'uso del suolo pubblico da parte delle autovetture in sosta.

Peraltro, le modalità con cui la tassa automobilistica è calcolata in Italia sono commisurate alla potenza massima del motore. Esse non tengono quindi conto di variabili ambientali, come accade nel caso del livello di emissioni inquinanti - che invece sono assunte alla base del calcolo del bollo annuale in Germania e Regno Unito - né di aspetti collegati in qualche modo alla ricchezza ed alla distribuzione del reddito, come presumibilmente avviene nel caso francese ove nella determinazione della *vignette*, recentemente abolita, si teneva conto dell'anzianità dell'auto. La mancanza di altri criteri di calcolo che non siano quelli della pura e semplice potenza del motore - con un unico correttivo ambientale per le vetture diesel non dotate di congegni antinquinamento - conferisce al prelievo effettuato tramite il bollo auto in Italia le caratteristiche prevalenti di prelievo indifferenziato, rivolto a portare annual-

mente all'Erario, in particolare alle Regioni, un gettito certo e sicuro, ma non disegnato in modo particolare, in funzione di una politica o di un aspetto specifico di politica dei trasporti. Molto spesso la congestione è figlia di una inesistente se non contraddittoria politica dei trasporti.

Fiscalità sulla fase d'uso

L'applicazione dell'IVA ai prodotti e servizi acquistati per l'uso dell'auto tratta questi ultimi come beni e servizi assimilabili a qualunque altro prodotto, le cui transazioni sono soggette a IVA. Si tratta quindi di un'imposta generale, che non presenta caratteri di specificità per il fatto di riguardare prodotti e servizi connessi all'uso dell'auto.

Al contrario, le accise sui carburanti sono imposte speciali, strettamente connesse all'uso dell'auto in quanto tale. Hanno due motivazioni fondamentali: grazie all'uso ormai universale dell'auto e al conseguente alto tasso di motorizzazione italiano, esse garantiscono all'Erario un gettito importante, stabile nel tempo e facilmente prelevabile. Con il diffondersi poi della sensibilità alle problematiche ambientali, le accise sui carburanti sono state sempre più viste, non solo in Italia, come un mezzo per contrastare gli elevati costi sociali e ambientali legati all'uso indiscriminato dell'auto. Ciò è accaduto in parte perché aumentando il prezzo finale delle benzine si dovrebbe incentivare un minor uso dell'auto, con un beneficio di-

retto per l'ambiente, in parte perché le risorse raccolte tramite questa accisa dovrebbero servire alla collettività per sostenere i costi ambientali e sociali dell'auto. Un esempio molto evidente e mirato di uso delle accise sui carburanti in tal senso è quello del Regno Unito. In questo Paese le accise sui carburanti sono di gran lunga le più alte tra i principali Paesi d'Europa e il prezzo finale della benzina è il più elevato; ciò malgrado il Regno Unito sia di gran lunga il maggior produttore di petrolio del continente. Secondo alcuni autori, questo motivo, insieme a quello legato al costo molto elevato dell'auto, è tra quelli che contribuiscono a spiegare il fatto che il tasso di motorizzazione del Regno Unito sia relativamente più basso rispetto a quello di altri Paesi europei caratterizzati da livelli di reddito sostanzialmente analoghi.

L'imposta sulle assicurazioni è un'imposta generale, applicata a tutti i premi assicurativi. Specifiche del settore auto sono invece le voci che riguardano il contributo al Servizio Sanitario Nazionale ed il contributo al Fondo di Garanzia per le vittime degli incidenti stradali.

Complessivamente, dall'analisi del sistema fiscale italiano dell'auto non sembra emergere la presenza di un disegno unitario e coerente. Anche se negli ultimi anni sono stati fatti alcuni sforzi per razionalizzare e semplificare la fiscalità in questo settore, eliminando alcune voci, come il bollo sulla patente, esso tuttavia rimane - in con-

fronto a quelli di Francia, Germania e Regno Unito (come si vedrà, quello spagnolo sembra avere più di un punto di contatto con quello italiano) - ancora sostanzialmente pletorico e disorganico. Un sistema che sembra cresciuto in maniera relativamente casuale, in modo poco riconducibile nel suo complesso ad un chiaro disegno politico, come invece hanno fatto, soprattutto a seguito delle modifiche introdotte nel corso degli anni '90, gli altri Paesi. In questo sistema, l'unico vero obiettivo che sembra prevalere su tutti è rappresentato dal fatto di procurare alle casse pubbliche un gettito generale non finalizzato e di notevole entità.

2.2 La Francia

Criteri di classificazione del motore

Dal 1° Luglio 1998 il criterio di classificazione della potenza del motore ai fini fiscali (P_A) per autovetture passeggeri e per veicoli commerciali si basa su una formula che compone la potenza reale (P), espressa in kW e il potere inquinante del motore stesso, espresso in grammi per km di emissioni di ossido di carbonio (CO_2)¹⁴. Potenza effettiva del motore e emissioni di CO_2 sono calcolati in base alle procedure approvate dall'UE.

Per i veicoli immatricolati prima del 1° luglio 1998, vige ancora la vecchia formula basata sulla cilindrata.

Fiscalità sull'acquisto

Tenendo conto del particolare criterio di calcolo delle caratteristiche tec-

¹⁴ Data la particolarità del sistema adottato si è ritenuto opportuno riportare la formula di calcolo del prelievo. La formula è:
 $P_A = CO_2 / 45 + (P/40)^{1.6}$

niche del veicolo (potenza e livello di inquinamento), la fiscalità relativa alla fase di acquisto dell'auto comprende i seguenti elementi:

- IVA pari al 19,6% del prezzo di vendita. L'IVA non è deducibile, tranne che in alcuni rari casi, ad esempio un'impresa di auto a noleggio, soggetta a IVA;
- La durata del periodo di ammortamento per auto private usate anche per scopi di lavoro è di 4-5 anni, con una soglia massima di prezzo d'acquisto ammortizzabile, che dal 1997 è di 18.300 euro.

Fiscalità sull'immatricolazione (*carte grise*)

Per ogni veicolo che viene immatricolato viene prelevata una tassa proporzionale computata per cavallo vapore, determinata dalle Regioni. Nel 2000 l'ammontare di questa tassa ha variato da un minimo di 15,9 euro ad un massimo di 29,7 euro per cavallo vapore, con valore medio pari a 25,5 euro.

Fiscalità sul possesso dell'auto

In Francia, prima del 1° dicembre 2000, data in cui è stata soppressa la *vignette*¹⁵ per i privati, il governo prelevava, su base annua, un'imposta calcolata in base ai criteri di classificazione del motore, all'età dell'auto e al distretto di immatricolazione.

Fiscalità sull'uso dell'auto

□ Imposta sui carburanti: le accise sul prezzo alla pompa al 12 Gennaio 2001 incidono per il 55,8% del prezzo

finale per la benzina super 95 senza piombo, per il 54,4% per la benzina super 98 senza piombo, per il 45,2% per il gasolio e per il 10% per il GPL. Come nel caso italiano, l'IVA (del 19,6%) si applica alla somma del prezzo industriale più l'accisa;

□ Le autostrade in Francia sono a pedaggio. La tariffa media per le autovetture nel 1999 era di 6,3 cent. di euro/km, IVA al 19,6% compresa;

□ Gli altri beni e servizi acquistati in relazione all'uso dell'auto - oli lubrificanti, pneumatici, servizi di manutenzione e riparazione, ricoveri dell'auto in autorimesse e sosta nei parcheggi regolamentati, sono soggetti ad IVA pari al 19,6%;

□ La tassa sull'assicurazione è pari al 18% del premio. A questa si aggiunge il 15,5% del premio, a titolo di parziale copertura dei rimborsi per le spese mediche per incidenti stradali.

Il sistema fiscale francese sull'auto è strutturalmente simile a quello italiano, ma risulta caratterizzato da una maggiore preoccupazione per l'equità. La tassa d'immatricolazione è ad esempio calcolata in maniera proporzionale, a differenza di quella italiana, dove tale tassa prevede un importo fisso per un primo scaglione di cilindrata basse e medie (di fatto quindi regressivo nei confronti delle cilindrata minori), e soltanto da 53 kW di potenza in poi diventa proporzionale. Inoltre nella fase di registrazione non sono presenti altri oneri aggiuntivi.

¹⁵ La vignette è l'equivalente del nostro bollo auto.

La stessa preoccupazione di applicare l'imposta secondo criteri che tenessero conto anche della distribuzione del reddito si trovava nell'applicazione della *vignette*. Il sistema francese teneva conto, infatti, della classe d'età del veicolo, che costituiva anche un indicatore del livello di reddito con effetti di riduzione proporzionale dell'imposta stessa. In Italia la tassa automobilistica, invece, è commisurata soltanto alla potenza effettiva, indipendentemente dall'età dell'auto.

In Francia, inoltre, nella determinazione dell'importo del bollo, si teneva conto del potere inquinante dell'auto, elemento che in Italia viene preso in considerazione unicamente per le auto diesel che non rispondono ai requisiti previsti dalla direttiva UE 91/441.

La tassazione sui carburanti incide sul prezzo alla pompa maggiormente che nel sistema italiano ed è possibile che questo rifletta, come in Germania e nel Regno Unito, anche il disegno di attuare una politica attenta alle problematiche ambientali, se non dissuadendo dall'uso dell'auto, per lo meno indirizzando a finalità ambientali e quindi a parziale copertura dei costi sociali le entrate fiscali dell'auto. In proposito, va ricordato come la Francia sia all'avanguardia in Europa nella lotta contro l'inquinamento da rumore nelle città - causato in misura maggiore proprio dai trasporti - e nella realizzazione di barriere anti-rumore.

2.3 La Germania

Criteri di classificazione del motore

In Germania non sono presenti criteri di classificazione del motore a fini fiscali.

Fiscalità sull'acquisto

La fiscalità relativa alla fase di acquisto dell'auto comprende i seguenti elementi:

- L'IVA si applica in percentuale del 16% ed è valida per tutti gli acquisti in Germania. L'IVA pagata su autovetture private che vengono usate anche per lavoro è deducibile al 50%;

- La durata dell'ammortamento per auto private usate anche per scopi di lavoro è pari a 6 anni.

Fiscalità sull'immatricolazione/registrazione

- La tassa di registrazione iniziale è pari a 5,6 euro;

- Esiste inoltre una tassa di registrazione in caso di cambio di residenza, pari a 23 euro.

Fiscalità sul possesso dell'auto

La base di computo della tassa sulla proprietà per le auto private è costituita dalla cilindrata. Dal 1° Luglio 1997 l'importo *standard* dell'imposta, che era di 11,04 euro per 100 cc per le auto a benzina e di 18,97 euro per quelle diesel, è stato sostituito da una serie di importi diversi, modulati in base ai livelli di emissione consentiti del veicolo, classificati secondo le

norme *standard* dell'Unione Europea. Tali importi prevedono, con riferimento alla capacità unitaria di 100 cc, sei diverse fasce di livelli di emissioni consentite, a loro volta articolate in due o più fasi temporali, con livelli di emissione sempre più ridotti, che vanno dal 1997 al 1° gennaio 2001 o 2004 o 2005, a seconda del tipo di emissione inquinante. Le fasce attualmente in vigore sono quindi sei e gli importi per le auto a benzina vanno da un minimo di 5,11 euro per 100 cc per le auto meno inquinanti a un massimo di 25,36 euro; per le vetture diesel il minimo è di 13,8 euro e il massimo di 37,58 euro per 100 cc. Per auto con *standard* avanzati di emissioni o che consumano molto poco, sono previste limitate esenzioni.

Fiscalità sull'uso dell'auto

□ Nel gennaio 2001 la *Tax Guide* rilevava che le accise speciali sui carburanti incidevano per le benzine tra il 57% e il 59%. Per il gasolio intorno al 47%;

□ Su tutti i carburanti si applica l'IVA comune, in Germania del 16%. Anche qui, come in Italia e Francia, l'IVA è calcolata sulla somma di prezzo industriale più accisa;

□ Sugli altri beni e servizi relativi all'uso dell'auto - ad eccezione che sull'uso dell'autostrada, che in Germania è gratuito - si preleva l'IVA del 16%;

□ L'imposta sull'assicurazione corrisponde al 16% del premio; non sono presenti altre forme di prelievo.

In Germania le imposte speciali sul-

l'auto sono sostanzialmente due, quella di possesso e le accise sui carburanti. Rispetto all'uso fiscale dell'auto come fonte indifferenziata di entrate fiscali, presente nel trattamento fiscale italiano, come risulta evidente dalla sovrabbondanza di fiscalità sull'immatricolazione e dalla totale assenza di parametri ambientali nella determinazione dell'imposta di bollo sull'auto, i tedeschi risultano aver optato, almeno negli ultimi anni, per un modello in cui l'auto viene tassata in funzione principalmente del suo potere inquinante e quindi dei costi esterni che genera. Ciò vale principalmente per la tassa di possesso, ma sembra essere presente anche in buona misura nelle accise sui carburanti. La tassa di possesso è costruita in modo molto attento, denotando una particolare attenzione alle problematiche di carattere ambientale. Questa forte attenzione all'ambiente è dimostrata anche dai criteri di applicazione della tassa di possesso applicati ai veicoli con portata superiore alle 3,5 tonn., criteri molto differenziati in funzione del peso, delle emissioni inquinanti e del rumore.

2.4 Il Regno Unito

Criteri di classificazione del motore

Nel Regno Unito non sono in vigore criteri di classificazione del motore a fini fiscali.

Fiscalità sull'acquisto

□ L'IVA si applica per un ammontare pari al 17,5% del prezzo. Essa è de-

ducibile, oltre che da parte delle aziende, anche da persone con attività di noleggio di auto, autoscuola o taxi. L'auto può essere ammortizzata dal privato in quattro anni, entro un ammontare massimo di prezzo di 20mila euro.

Fiscalità sull'immatricolazione

Dall'aprile 1998 è in vigore una tassa di registrazione di 42 euro, valida per tutti i veicoli.

Fiscalità sul possesso dell'auto

I criteri di applicazione della tassa sul possesso dell'auto sono cambiati nel marzo del corrente anno.

Precedentemente, sul possesso vigeva una tassa annuale ad importo fisso di 167 euro per motori fino a 1,1 litro (1100 cc) e di 258 euro per motori oltre 1,1 lt. Dal marzo 2001 la soglia è stata portata a 1200 cc e dal luglio 2001 a 1500 cc mantenendo gli stessi importi.

Da 1° marzo del corrente anno, le auto di nuova immatricolazione sono tassate sulla base del livello di emissione di CO₂ e del tipo di combustibile (benzina/diesel/combustibile alternativo). Si prevedono quattro fasce di livelli di emissione consentiti e gli importi minimi, per le vetture con più bassi livelli di emissione, sono di 167 euro l'anno per le auto a benzina, 183 euro per le auto a gasolio e 150 euro per quelle alimentate con altri combustibili. Gli importi massimi, per le auto più inquinanti, sono di 259, 267 e 250 euro rispettivamente per auto alimentate a benzina, a gasolio e a combustibili alternativi.

Fiscalità sull'uso dell'auto

La fiscalità sull'uso dell'auto comprende le seguenti tipologie di imposta:

□ Le accise sui carburanti sono le più alte d'Europa. La loro incidenza rilevata a dicembre del 2000 dalla *Tax Guide* era del 61,1% del prezzo alla pompa per la benzina verde, del 59,9% per la super e del 57,7% per il gasolio;

□ L'IVA del 17,5% viene applicata anche qui all'accisa, dopo essere stata applicata al prezzo industriale, e l'IVA risultante è la somma di quella sul prezzo industriale più quella sull'accisa;

□ Complessivamente, l'incidenza di accise e IVA sul prezzo alla pompa si aggira intorno al 75% per le benzine e al 71%-73% per il gasolio;

□ L'uso delle autostrade nel Regno Unito non è soggetto a pedaggio. Sugli altri beni e servizi occorrenti per l'uso dell'auto si preleva l'IVA;

□ Imposta sulle assicurazioni: gli inglesi pagano il 5% del premio più il 4,5% a titolo di contributo al Fondo di garanzia e al *Bureau* carta verde.

Anche nel Regno Unito, come in Germania, l'auto viene tassata praticamente con riferimento a due soli aspetti, quello del possesso e quello dell'uso, dal momento che la tassazione sull'immatricolazione è molto ridotta e, come in Germania, può essere più giustamente considerata come il pagamento di un bollo di registrazione per rimborso del servizio reso, che un vero e proprio tributo.

Anche qui, come in Germania, le due forme di prelievo, quella sul possesso e quella sull'uso, sono dettate attualmente da evidenti finalità di politica ambientale dei trasporti. Nel caso inglese, tuttavia, la casistica prevista per la tassa sul possesso è meno differenziata e complessa di quella tedesca. L'imposizione sui carburanti è altissima, arrivando a coprire oltre il 75% del prezzo alla pompa¹⁶. Nell'applicare l'aliquota più elevata sui carburanti, il Regno Unito sembra essere, tra i cinque Paesi, quello che intende dare la massima copertura ai costi esterni del trasporto su strada attraverso l'imposizione sulla fase d'uso. La logica che sta alla base di questa impostazione è, pertanto, quella di internalizzare i costi esterni derivanti dall'uso dell'auto già a partire dalla fase in cui questi vengono generati, colpendo in particolar modo l'impiego dei carburanti. Non vi è quindi ricorso a formule di tassazione di matrice "ambientalista" sul possesso particolarmente elaborate e complesse come quelle dei francesi e dei tedeschi.

In sintesi, il sistema fiscale che grava sull'auto nel Regno Unito sembra risultare molto semplice e diretto: esso tende a prelevare dall'auto essenzialmente là dove il prelievo è più facile ed immediato, cioè sui carburanti, non scoraggia il consumatore dall'acquistare e mettere su strada un'auto imponendogli alte tasse di registrazione, ma si riserva di prelevare gettito in forma elevata nelle due fasi successive - possesso e uso - secondo un disegno chia-

ro e organico di politica ambientale dei trasporti.

2.5 La Spagna

Criteri di classificazione del motore

I criteri di classificazione del motore, espressi in cavalli vapore (HP) tengono conto di molte variabili, come il numero di tempi del motore, il diametro del cilindro, il numero di cilindri¹⁷. La classifica effettiva attribuita, espressa in cavalli vapore, viene stabilita da un laboratorio ufficiale designato a ciò dal Ministero dell'Industria.

Fiscalità sull'acquisto dell'auto

La fiscalità sull'acquisto dell'auto riguarda le seguenti imposte:

□ IVA al 16% del prezzo di vendita. Essa è deducibile soltanto da imprese che si occupano della vendita di veicoli. In altri casi, dove l'auto viene impiegata per alcuni tipi di servizi, sono applicabili norme specifiche per la deduzione dell'IVA;

□ È inoltre prevista una tassa speciale (*Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte*), che si applica sul prezzo dell'auto al netto dell'IVA ed è del 7% per le auto a benzina fino a 1600 cc e le auto diesel fino a 2000 cc., e sale al 12% per le cilindrature superiori.

Fiscalità sull'immatricolazione

Dal 1998 tutti i tipi di veicoli, comprese le auto, pagano 61,6 euro di tassa di immatricolazione.

16) Sui livelli dell'imposizione britannica sui carburanti, si veda "Economics Focus Fuelling discontent" in *Economist*, May 19th 2001, p.81.

17) Le formule per calcolarli sono le seguenti:

a) per motori a 4 tempi a combustione interna o motori a iniezione:

$$HP = 0,080 \times (0,785 \times D^2 \times R)^{0,6} \times N$$

b) per motori a due tempi a combustione interna o motori a iniezione:

$$HP = 0,11 \times (0,785 \times D^2 \times R)^{0,6} \times N$$

Dove:

D = diametro del cilindro in cm

R = corsa del pistone in cm

N = numero di cilindri del motore

c) per motori a rotazione

HP = Re/7

Fiscalità sul possesso dell'auto

L'imposta viene applicata al livello di classificazione del motore: per le vetture private sono previste cinque fasce di HP del motore (da 0-8 HP fino a più di 19,99 HP), per ognuna delle quali viene stabilito a livello centrale un importo minimo, che viene poi modificato a livello locale in base a determinati coefficienti. Nel 2000 questo importo minimo corrispondente alla classe tra 0 e 8 HP era di 12,6 euro per HP e il massimo (per vetture oltre 19,99 HP) era di 112 euro per HP. Gli importi, applicati, ad esempio al caso di Madrid, diventavano rispettivamente di 18,12 euro al livello minimo e di 160,95 euro al livello massimo.

Fiscalità sull'uso dell'auto

□ Nel 2000 l'accisa media sui carburanti rilevata dalla *Tax Guide* ha inciso per il 49,7% sul prezzo alla pompa della benzina verde, per il 51,9% su quello della super e per il 43,2% su quello del gasolio;

□ Anche in Spagna l'IVA, pari al 16%, si calcola sulla somma del prezzo industriale e dell'accisa speciale;

□ L'uso delle autostrade è a pagamento: la tariffa media comprensiva di IVA al 16% nel 1999 era di 7,6 cent. di euro per chilometro;

□ Su tutti gli altri beni e servizi utilizzati dall'auto si paga l'IVA al 16%;

□ Le norme relative alle tasse sulle assicurazioni prevedono dal 1998 una aliquota del 6% sui premi. Ad essi, inoltre, si applica una tassa pari al 5 per

mille, nota come CLEA (*Comision Liquidadora de Entidades Aseguradoras*).

Il sistema fiscale per l'auto in Spagna presenta aspetti di scarsa organicità ed una certa macchinosità (ad esempio nella determinazione dei parametri su cui classificare la potenza dei motori); a ciò si aggiunge il rischio di sovrapposizione di imposte che ricordano per certi aspetti un'analoga situazione presente in Italia e che non permettono d'intravedere la presenza di un disegno coerente di fondo. Ne emerge l'impressione che il sistema fiscale applicato al settore dell'auto sia cresciuto in modo relativamente casuale, come è in parte accaduto nel nostro Paese. A differenza dell'Italia, tuttavia, sembrerebbe di poter dire che tale sistema fiscale sia meno aggressivo, nella misura in cui è connotato da livelli d'imposta mediamente più bassi.

3. Alcune osservazioni a commento dei sistemi fiscali gravanti sull'auto in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna

Dall'analisi svolta in precedenza, è possibile classificare i sistemi fiscali riguardanti l'auto in base alle diverse fasi che caratterizzano l'impiego di tale bene. Si fa in particolare riferimento a:

□ **Fase d'acquisto:** Il trattamento è analogo in Italia, Francia, Germania e Regno Unito, che applicano all'acqui-

sto soltanto un'imposta generale come l'IVA. Tuttavia, l'Italia è, tra i cinque, il Paese dove il livello dell'IVA è più elevato - 20% contro il 19,6% della Francia, il 17,5% del Regno Unito e il 16% di Germania e Spagna. Quest'ultimo Paese è l'unico che oltre all'IVA applica all'acquisto un'imposta speciale compresa tra il 7% e il 12%. Tenendo conto di questa tassa speciale, la Spagna risulta dunque essere il Paese con il più alto tasso d'imposizione sull'acquisto dell'auto (pari a 23%-28% del prezzo);

□ Fase d'immatricolazione e prima iscrizione: Qui il confronto si pone in primo luogo tra Italia e Francia, da un lato, e Germania, Regno Unito e Spagna, dall'altro. Infatti questa fase dà luogo in Italia, come anche in Francia, ad un esborso complessivo che è di natura prevalentemente fiscale. Su una spesa minima complessiva pari a 270 euro, più di 200 euro sono da imputare al prelievo fiscale, 42 euro alla spesa per le targhe presso la Motorizzazione e solo 26 euro agli emolumenti relativi a prima iscrizione al P.R.A. e immatricolazione alla Motorizzazione. In questa fase gli importi pagati negli altri tre Paesi, costituiscono esclusivamente emolumenti del servizio di registrazione e sono di 25,6 euro in Germania, 61,6 euro in Spagna e 42 euro nel Regno Unito. In Francia l'importo totale è più vicino all'ordine di grandezza di quello italiano che a quelli di Germania, Regno Unito e Spagna. In questo Paese, infatti, gli oneri sull'immatricolazione costituiscono un vero e proprio

prelievo fiscale, tuttavia l'imposta francese, oltre ad essere, a differenza di quella italiana, un unico tributo, sembra modulata secondo criteri strettamente proporzionali, che tengono maggiormente conto dei principi di equità rispetto a quanto faccia l'imposta italiana;

□ Fase di possesso: qui sembra di poter distinguere tra i criteri d'imposizione di Italia e Spagna da un lato e quelli degli altri tre Paesi, Germania, Regno Unito e Francia dall'altro. In Germania, il criterio dell'imposta commisurata al livello di nocività ambientale del veicolo è prevalente e percorre tutto il sistema d'imposizione sul possesso; in Inghilterra e in Francia questo criterio è bilanciato in misura crescente con quello della potenza del motore. In Francia è presente anche un criterio di equità, improntato a temperare l'imposta in base alla classe di anzianità del veicolo (che non contrasta comunque con il criterio ambientale, già incorporato nei parametri di misura e di classificazione della potenza fiscale del motore). In Italia e in Spagna il criterio prevalente di commisurazione dell'imposta è invece quello della potenza o della struttura del motore. In Italia questo criterio è appena temperato da considerazioni ambientaliste nella sovrattassa per le vetture diesel "non ecologiche", mentre in Spagna considerazioni ambientali sembrano del tutto assenti;

□ Fase d'uso: Le accise sui carburanti risultano incidere percentualmente di più nei due Paesi dove risulta

più nettamente riconoscibile un disegno di politica ambientale nel sistema fiscale sull'auto, e cioè nel Regno Unito ed in Germania. Nel disegno dei tributi speciali sull'auto in ognuno dei cinque Paesi, quelli cioè sul possesso, sembra esserci una correlazione inversa tra livelli delle accise e obiettivi di politica ambientale dei trasporti: più chiaro è l'obiettivo di politica ambientale espresso dal bollo sull'auto, più elevato è il prelievo sul carburante, e viceversa. A dimostrazione di ciò, la Spagna presenta le aliquote più basse, seguite dall'Italia, che comunque si colloca da questo punto di vista in una posizione molto vicina alla Francia, mentre Germania e Regno Unito presentano livelli complessivamente più elevati.

Riguardo alla presenza nei cinque Paesi della cosiddetta IVA sull'accisa, cioè del fatto che l'IVA venga calcolata sul prezzo industriale e sull'accisa, ciò sembra dimostrare come nei cinque Paesi l'accisa, in quanto imposta di fabbricazione, venga considerata componente integrante a tutti gli effetti del prezzo. L'IVA quindi viene applicata a una cifra complessiva, all'interno della quale la quota che va allo Stato è spesso la componente maggiore. Questo sembrerebbe dimostrare la sostanziale ineliminabilità dell'accisa.

Per quanto riguarda, infine, la tassa-

zione sulle assicurazioni, il Paese dove la componente fiscale è più elevata risulta essere, tra tributi e oneri parafiscali, la Francia (33,5% del premio). Segue l'Italia, (12,5%), dove l'imposta è di per sé più bassa che in Francia e in Germania, ma una componente parafiscale porta a più che raddoppiarne l'incidenza (27% del premio). Questa componente è presente, anche se in misura molto inferiore, nell'imposizione sulle assicurazioni nel Regno Unito e in Spagna, che sono peraltro i Paesi con le aliquote complessive di gran lunga più basse (rispettivamente 9,5% e 6,5% del premio). La Germania è l'unico Paese a non avere componenti parafiscali di nessun tipo e applica un'imposta del 16% del premio.

In generale, va sottolineato come, soprattutto nel corso degli anni '90, in alcuni Paesi europei siano stati effettuati importanti cambiamenti tesi a razionalizzare il sistema fiscale relativo al bene automobile, con l'evidente intento di associarlo non soltanto ad un più efficace strumento di prelievo fiscale, ma anche a finalità di ordine sociale ed ambientale. Tutto ciò sembra non essere accaduto invece in Italia, dove il sistema fiscale è rimasto sostanzialmente invariato, confermando quella natura "casuale" che lo ha caratterizzato anche nei decenni passati.

Livelli di spesa e concorrenzialità dei mercati

1. Il mercato dei carburanti e la spesa dell'automobilista

1.1 Produzione e consumi di carburanti in Italia

Secondo l'Indagine ISTAT sulla spesa delle famiglie in Italia, il carburante è la voce di maggior peso nella spesa mensile per l'auto, superiore anche a quello dell'auto stessa, il cui acquisto viene ammortizzato su una serie di annualità.

In Italia, nel 1998 e 1999, si è consumata la seguente quantità di carburante, coma da tabella 1.

Prosegue a tassi elevati la sostituzione della benzina con piombo da parte della benzina verde, ma anche i consumi di gasolio registrano una crescita superiore al tasso di crescita del totale dei carburanti, in linea con l'incremento del peso delle autovetture alimentate con questo carburante, che passano dal 10,95% al 12,89% del parco veicolare totale.

I consumi medi per autovettura nel 1999 erano stati di 6,7 q.li per le vetture a benzina e di 4,3 tonn. per quelle a gasolio. Non è possibile effettuare lo

stesso calcolo per quelle a GPL, perché la scomposizione disponibile del parco veicolare secondo l'alimentazione¹ classifica, data la scarsa numerosità, in un'unica voce "altro" tutte le altre fonti di alimentazione, compresi, oltre al GPL, anche gas metano, energia elettrica, ecc. Rispetto al 1998 i consumi medi per le vetture a benzina non erano praticamente cambiati e quelli delle vetture a gasolio erano diminuiti di circa il 15% (5,08 tonn. nel 1998).

Questi consumi sono stati alimentati dagli impianti italiani di raffinazione, la cui capacità effettiva di lavorazione secondaria adeguata alla produzione di benzine e gasolio, veniva valutata al 1° gennaio 2000, pari a 100 milioni di tonnellate. Nel 1999 questa capacità di raffinazione è stata utilizzata al 93%, impiegando circa il 5% di greggio di produzione nazionale, l'84% di greggio importato e l'8% di semilavorati d'importazione. Il 6% della materia prima trattata era destinato a committenti esteri².

L'assetto del settore si presenta fortemente concentrato, per quanto riguarda il fatturato complessivo di tutti i prodotti petroliferi sul mercato inter-

Tabella 1

CARBURANTI CONSUMATI IN ITALIA (migliaia di tonnellate)					
	1998		1999		Increment. %
Benzina senza piombo	10.205	28,1%	11.053	30,0%	+8,3
Benzina con piombo	7.777	21,4%	6.640	18,0%	-14,6
Gasolio per autotrazione	17.142	47,2%	17.788	48,3%	+3,8
GPL per autotrazione	1.227	3,3%	1.372	3,7%	(*)
Totale carburanti	36.351	100,0%	36.853	100,0%	+1,4

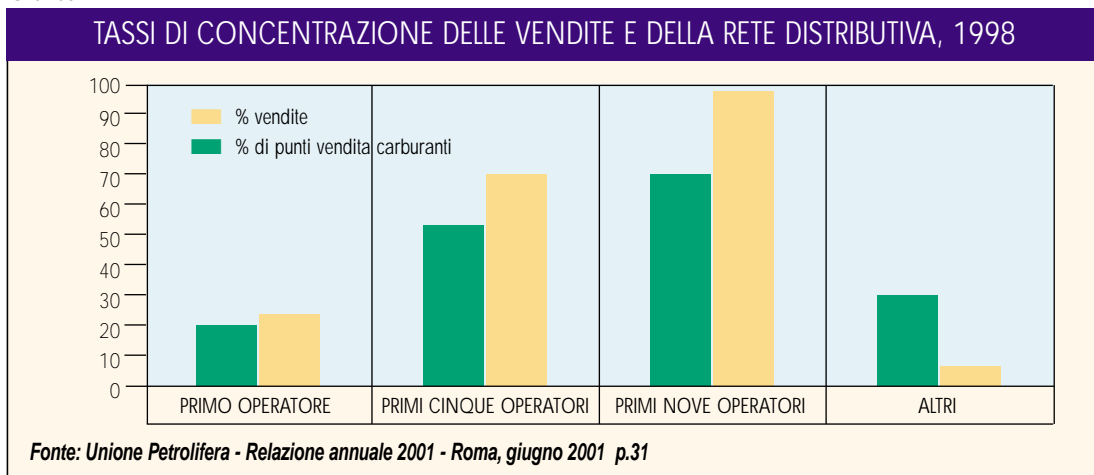
* Con il 1999 sono state riviste le modalità di acquisizione dei dati, pertanto il confronto con il 1998 non è omogeneo.

Fonte: Unione Petrolifera - Energia e Petrolio. Data Book 2001 - Roma, s.i.d.

1) ACI Automobile Club Italia - Annuario Statistico Italiano 2000 - Roma 2000, p.65.

2) Unione Petrolifera - Relazione annuale 2000 - Roma, 2000 pp.24, 25.

Grafico 1



no, e in misura ancora maggiore per quanto riguarda la rete distributiva di carburanti, come è possibile vedere dal grafico 1.

Da segnalare che al 1° gennaio 1999 le prime due compagnie, Agip Petroli e IP, si erano fuse, portando la quota del primo operatore al 29,3% del mercato per quanto riguarda tutti i prodotti petroliferi, e al 38,3% per quanto riguarda la rete distributiva di carburanti.

1.2 I prezzi della benzina e del gasolio: livelli e componenti

Il prezzo finale o prezzo alla pompa dei carburanti s'intende composto di due parti, di cui una è la componente fiscale e l'altra è la componente che viene designata come "industriale". Quest'ultima componente è a sua volta costituita dal vero e proprio prezzo di produzione e dal margine che spetta al distributore, oltre ai costi connessi alla movimentazione e alla logistica nel passaggio dalla raffineria alla pompa. Nella componen-

te fiscale invece sono comprese l'accisa sul prezzo industriale e l'IVA che si applica alla somma del prezzo industriale più l'accisa. In altre parole, la componente "prezzo industriale" comprende la parte del prezzo alla pompa che va agli operatori economici, mentre la componente fiscale comprende la parte che a vario titolo va allo Stato.

I prezzi alla pompa della benzina super senza piombo al 1° febbraio del c.a. e nel 1999, in Italia e nei quattro Paesi europei assunti per confronto - Fran-

Tabella 2

PREZZI ALLA POMPA DELLA BENZINA SUPER SENZA PIOMBO AL 1° FEBBRAIO 2001 E MEDIA 1999 (euro/litro)		
	01/02/2001	Media 1999
Italia	1,04	0,96
Francia	1,02	0,95
Germania	1,04	0,87
Regno Unito	1,22	1,07
Spagna	0,79	0,70

Fonte: Unione Petrolifera "Notizie Petrolifere. Statistiche", Anno XV - Marzo 2001, p. 20 e elaborazioni su tabella p. 79 di Unione Petrolifera - Statistiche economiche energetiche e petrolifere - Roma, novembre 2000.

cia, Germania, Regno Unito e Spagna - erano quelli indicati nella tabella 2.

Per quanto riguarda il prezzo alla pompa, all'inizio dell'anno in corso l'Italia si colloca al secondo posto insieme alla Germania, dopo il Regno Unito, sopravanzando di pochissimo la Francia. Regno Unito e Spagna mantengono una posizione opposta nella classifica dei cinque Paesi, nel primo la benzina verde è più costosa, nel secondo è più a buon mercato.

Nei due periodi considerati, la componente industriale e la quota complessiva pagata al fisco si distribuiscono percentualmente nel modo indicato nel grafico 2.

Per quanto riguarda la dimensione della componente "prezzo industriale" nel prezzo alla pompa, l'Italia occupa il secondo posto dopo la Spagna, sia nell'anno in corso che nel 1999. La Spagna risulta il Paese dove la componente industriale incide percentual-

mente di più sul prezzo alla pompa e il Regno Unito, al contrario, quello dove incide di meno.

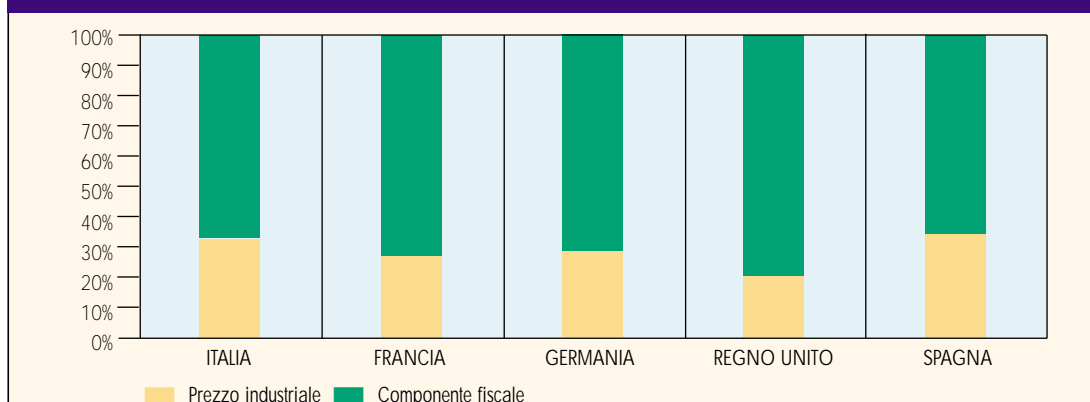
Per quanto riguarda invece la componente del prezzo alla pompa che va al fisco, si rimanda al capitolo 2 per le considerazioni più specifiche. Qui ci si limita ad osservare che l'Italia, nei due anni qui in esame, occupa il quarto posto nella classifica: Regno Unito, Francia e Germania per ogni litro di benzina verde venduto al pubblico pagano al fisco una quota percentualmente più elevata dell'Italia.

Passando ad esaminare i prezzi del gasolio alla pompa nelle stesse date, si registra la seguente situazione evidenziata nella tabella 3.

In entrambi gli anni, il gasolio per auto nel nostro Paese è costato di più che negli altri, con l'eccezione del Regno Unito - che rimane il Paese dove i prezzi di qualunque tipo di carburante sono comunque più cari che negli altri

Grafico 2

COMPOSIZIONE DEL PREZZO DELLA BENZINA SUPER SENZA PIOMBO AL 1° FEBBRAIO 2001



Fonte: Unione Petrolifera "Notizie Petrolifere. Statistiche", Anno XV - Marzo 2001, p.20.

Tabella 3

PREZZI ALLA POMPA DEL GASOLIO PER AUTO AL 1° FEBBRAIO 2001 E MEDIA 1999 (euro/litro)		
	01/02/2001	Media 1999
Italia	0,89	0,76
Francia	0,80	0,69
Germania	0,80	0,64
Regno Unito	1,29	1,13
Spagna	0,71	0,57

Fonte: Unione Petrolifera "Notizie Petrolifere. Statistiche", Anno XV - Marzo 2001, p. 20 e elaborazioni su tabella p. 79 di Unione Petrolifera - Statistiche economiche energetiche e petrolifere - Roma, novembre 2000.

quattro - a causa, come si è già visto, dell'elevatissima imposizione fiscale; per ulteriori approfondimenti relativi a tale argomento, si rimanda alle osservazioni svolte nel capitolo 2. Germania e Francia, al contrario, presentano modeste differenze tra loro, mentre la Spagna continua a registrare i prezzi più contenuti.

Nel caso del gasolio le due componenti, prezzo industriale e componente

fiscale, che formano il prezzo alla pompa, presentano la seguente distribuzione percentuale riportata nel grafico 3.

Nel confronto sulla composizione dei prezzi del gasolio nei cinque Paesi, emergono le stesse caratteristiche di fondo sull'incidenza delle due componenti - prezzo industriale e componente fiscale - rilevate per i prezzi della benzina verde.

In tutti i cinque Paesi la componente prezzo industriale è cresciuta dal 1999 al 2001, a seguito dell'aumento dei prezzi del petrolio. Il Regno Unito rimane comunque il Paese dove il prezzo industriale incide meno sul prezzo finale, per quanto riguarda sia il gasolio sia la benzina verde.

1.3 Capacità di produzione, consumi e livello del prezzo industriale nei cinque Paesi

Tra i cinque Paesi l'Italia, precedendo di poco la Germania, è quello che dispo-

Grafico 3

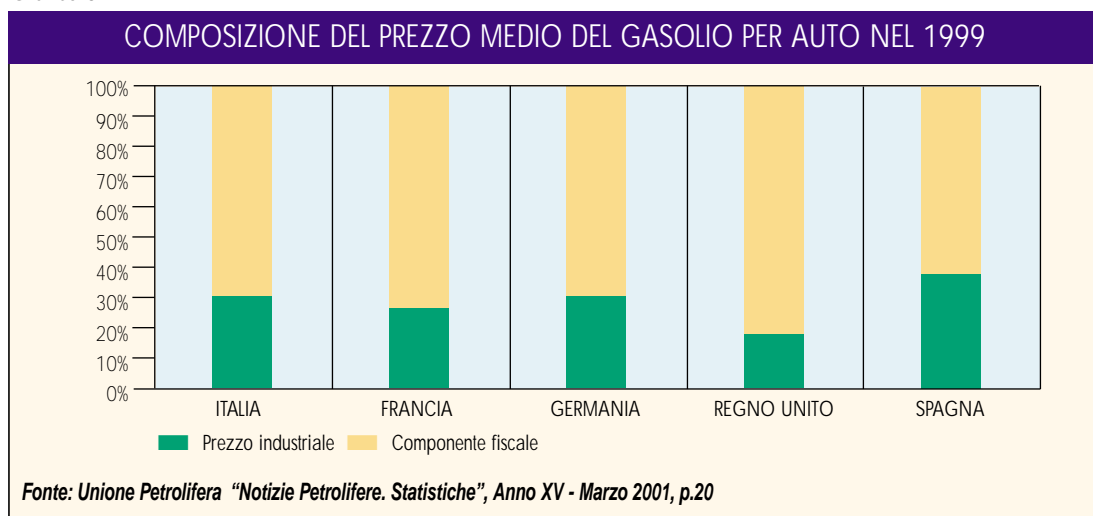


Tabella 4

CAPACITÀ DEGLI IMPIANTI DI RAFFINAZIONE DEL PETROLIO AL 1/1/2001 (mln.tonn./anno)

Paese	N. raffinerie	Capacità
Italia	17	118
Francia	13	98
Germania	17	113
Regno Unito	11	89
Spagna	9	65

Fonte: Unione Petrolifera - Relazione annuale 2001 - Roma, giugno 2001 p. 73.

ne dell'industria dei prodotti petroliferi più ampia, come risulta dalla tabella 4.

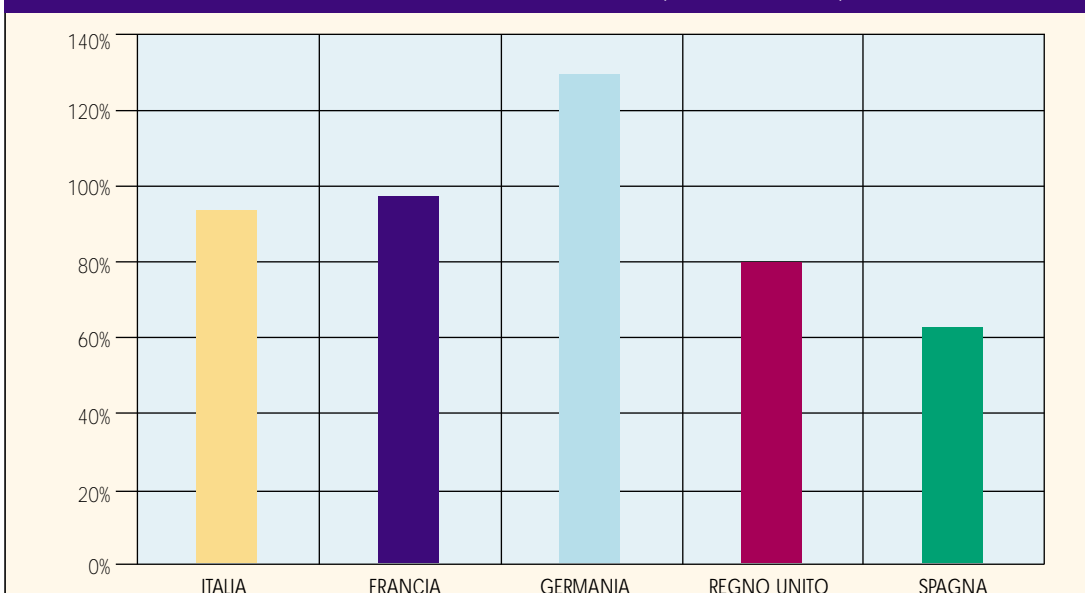
Rispetto all'anno precedente il numero delle raffinerie nei cinque Paesi è diminuito di 5 unità (-6,9%) ma la capacità complessiva è rimasta la stessa, anzi è cresciuta di un milione di tonnellate/anno.

A fronte di questa capacità produttiva, i consumi complessivi di prodotti petroliferi in Italia non sono particolarmente elevati rispetto agli altri quattro Paesi: essa infatti si colloca immediatamente dopo la Germania e la Francia.

Il livello del prezzo industriale dei carburanti è in Italia il più elevato tra i cinque Paesi (vedere tabella 5).

Il discorso cambia se si osserva la graduatoria dei prezzi alla pompa. Come si è visto, nel 1999 sia il prezzo della benzina super senza piombo che quello del gasolio per auto erano in Italia i più elevati, dopo quelli del Regno Unito. Nel 2001 invece, il prezzo finale della benzina verde collocava l'Italia al terzo posto nella graduatoria dei cinque Paesi - era infatti inferiore a quello

Grafico 4

CONSUMI PETROLIFERI NEL 1999 (mln.tonn./anno)

Fonte: Unione Petrolifera - Statistiche economiche energetiche e petrolifere - Roma, novembre 2000, p.113 (dati tratti da BP Statistical Review).

Tabella 5

PREZZO INDUSTRIALE DELLA BENZINA SUPER S.P. (euro/lt)		
	01/02/2001	Media 1999
Italia	0,34	0,26
Francia	0,29	0,20
Germania	0,31	0,22
Regno Unito	0,26	0,20
Spagna	0,31	0,23

Fonte: Unione Petrolifera "Notizie Petrolifere. Statistiche", Anno XV - Marzo 2001, p. 20 e elaborazioni su tabella p. 79 di Unione Petrolifera - Statistiche economiche energetiche e petrolifere - Roma, novembre 2000.

Tabella 6

PREZZO INDUSTRIALE DEL GASOLIO PER AUTO (euro/lt)		
	01/02/2001	Media 1999
Italia	0,36	0,23
Francia	0,30	0,19
Germania	0,31	0,21
Regno Unito	0,32	0,21
Spagna	0,34	0,22

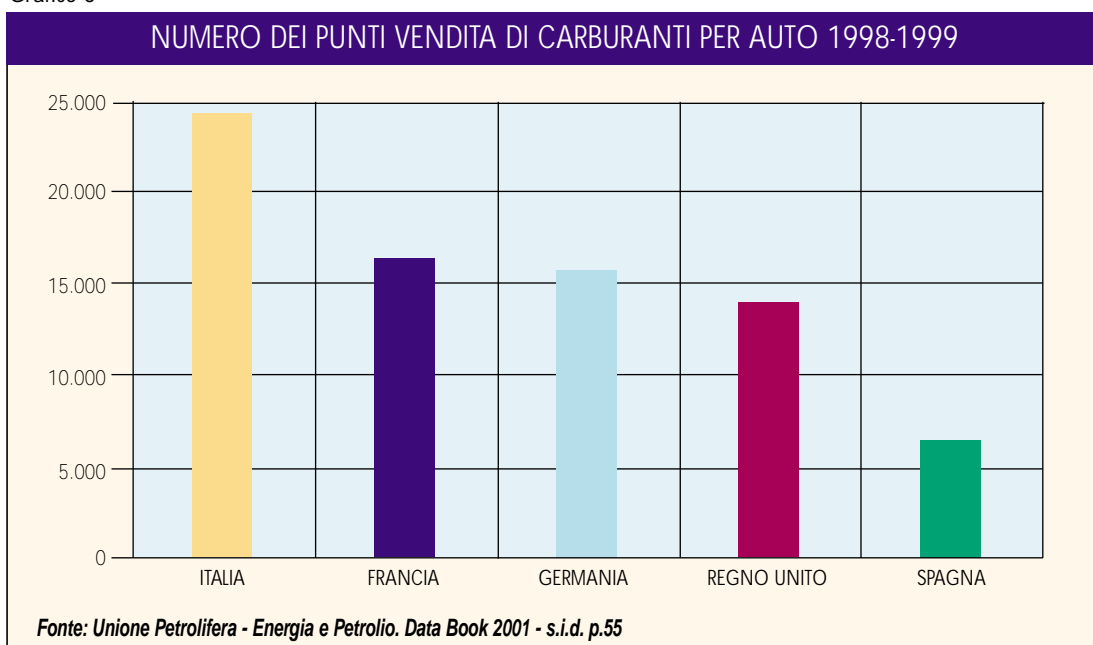
Fonte: Unione Petrolifera "Notizie Petrolifere. Statistiche", Anno XV - Marzo 2001, p. 20 e elaborazioni su tabella p. 79 di Unione Petrolifera - Statistiche economiche energetiche e petrolifere - Roma, novembre 2000.

di Regno Unito e Germania - mentre per il gasolio per auto l'Italia continua ad essere il Paese più caro dopo il Regno Unito.

In conclusione, dalle considerazioni precedenti emergerebbe che in Italia il maggior prezzo dei prodotti petroliferi per auto sia dovuto più che alla componente fiscale, al livello e all'incidenza

del prezzo industriale sul prezzo alla pompa. In altre parole, sarebbe la parte del prezzo alla pompa che va agli operatori economici a penalizzare relativamente di più, rispetto agli altri Paesi assunti a confronto, la spesa dell'automobilista italiano. E ciò potrebbe essere il risultato di inefficienze o imperfezioni di mercato, che in Italia hanno

Grafico 5



modo di influire sul prezzo finale più che altrove.

1.4 Rete distributiva e margine della distribuzione dei carburanti

Sul maggior livello del prezzo industriale, per la cui definizione si rimanda all'inizio del paragrafo 1.2, influisce in maniera determinante il maggior margine unitario della distribuzione, che fa da riscontro ad una rete di punti vendita tuttora molto più numerosa che negli altri Paesi (vedere grafico 5).

In presenza di una rete di distribuzione sovradimensionata, il bacino di domanda medio e l'erogato medio per punto di vendita è molto inferiore a quello degli altri quattro Paesi (vedere grafico 6). Il settore della distribuzio-

ne dei carburanti per auto risulta quindi ampiamente contrassegnato dalle stesse caratteristiche di eccesso di offerta (generalmente per la presenza di un numero molto elevato di imprese familiari) presenti ancora nel sistema commerciale italiano. A favore di tale situazione gioca una normativa particolarmente rigida, di carattere tendenzialmente corporativo, che ha l'effetto di innalzare ulteriormente i costi.

Ulteriori indicazioni sulle politiche di vendita adottate dalle reti distributive e sul livello dei margini che ne conseguono, trovano origine dai confronti sugli orari di apertura e sui livelli di presenza di attività *non-oil* nei punti di vendita, caratteristiche dei *self-service post pay* e degli ipermerca-

Grafico 6

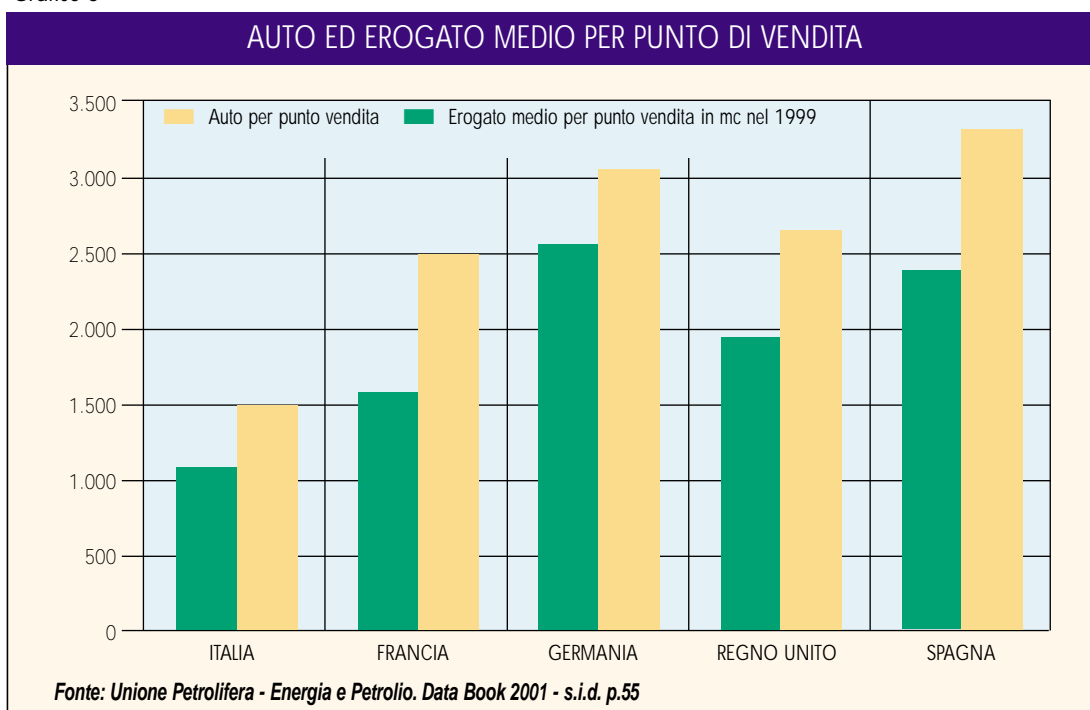


Tabella 7

ORARIO MEDIO DI APERTURA, NUMERO DI GIORNI D'APERTURA ANNUA, % PUNTI DI VENDITA CON SELF-SERVICE PRE-PAY, SELF-SERVICE POST-PAY E QUOTA DI MERCATO DEGLI IPERMERCATI AL 1998					
Paese	Orario medio di apertura ore/giorno	Giorni di apertura all'anno	% self-service pre-pay	% self-service post-pay	Quota mercato ipermercati
Italia	10	290	30%	15%	0%
Francia	14	350	5%	63%	53%
Germania	13	360	7%	92%	15%
Regno Unito	16	364	2%	76%	28%

Fonte: Fondazione Filippo Caracciolo. Centro Studi - La crisi petrolifera del 2000 - Roma, Gennaio 2001, p.50

ti. A tale riguardo, i dati disponibili per i Paesi in esame, tutti tranne la Spagna, sono quelli riportati nella tabella 7.

Il confronto tra i dati relativi ai margini dei gestori e delle compagnie, nei quattro Paesi di cui sopra, contribuisce molto bene a dimostrare l'alto grado d'inefficienza che caratterizza la rete distributiva italiana. Il maggior costo ed il più elevato margine unitario del carburante in Italia rispetto agli altri Paesi, penalizzano l'utente senza tuttavia dar luogo né per il gestore, né per la compagnia, a entrate medie per punto vendita maggiori che negli altri Paesi. Ciò a causa dei volumi medi inferiori di erogato, dovuti appunto all'eccessivo numero di punti vendita ancora in funzione.

Tale osservazione vale in modo particolare per i gestori dei punti vendita della rete distributiva, mentre per le compagnie i guadagni complessivi derivanti dal margine lordo unitario più elevato possono risultare superiori o meno, rispetto a quelli degli altri tre Paesi, in funzione del volume totale erogato nell'anno in ciascun Paese (vedere tabella 8).

1.5 Osservazioni conclusive

Mentre per quanto riguarda le considerazioni relative alla componente fiscale dei prezzi dei carburanti si rimanda alle osservazioni contenute nel capitolo 2, è possibile in questa sede avanzare alcune considerazioni economiche di carattere conclusivo. Dall'analisi svolta nei paragrafi precedenti, emerge che il prezzo finale dei carburanti è pervaso da una sacca di inefficienza nella distribuzione che, sponendosi al potere monopolistico di mercato dei produttori, ne alza il livello in misura considerevole rispetto ad altri Paesi. Infatti, mentre la componente fiscale sui prezzi dei carburanti, in Italia si colloca nella fascia media e medio-bassa, la componente "prezzo industriale" incide in misura tale da spostare il prezzo finale nella fascia alta o medio-alta. Ne consegue che per ridurre il prezzo alla pompa dei carburanti gli interventi prioritari dovrebbero concentrarsi sulla razionalizzazione della rete distributiva, già intrapresa da alcuni anni ma portata avanti con molta lentezza. In quest'ottica sarebbe auspicabile l'adozione di tutti quei provvedi-

menti utili a far crescere in misura consistente l'erogato medio per punto vendita, quali ad esempio la liberalizzazione degli orari di vendita, l'introduzione dei turni tra gli impianti e, soprattutto, l'incentivazione all'inserimento dell'attività di vendita dei carburanti in attività commerciali *non-oil*, quali ad esempio supermercati e ipermercati.

2. Il mercato dell'auto e la spesa per l'acquisto dell'automobile

Secondo l'Indagine ISTAT sulla spesa delle famiglie in Italia, l'acquisto dell'automobile rappresenta, su base mensile, la seconda voce per importanza nella spesa media complessiva per l'auto, subito dopo i carburanti. Nel 1997 il suo importo mensile medio variava da un minimo di 51 euro nelle regioni me-

ridionali ad un massimo di 110 euro nelle regioni nord-orientali. Tale spesa, sia che venga sostenuta mensilmente su base rateale, sia che venga sostenuta integralmente al momento dell'acquisto, fa riferimento al bene di consumo durevole più oneroso per la famiglia, secondo solo alla casa.

2.1 L'assetto del mercato: il grado di concentrazione

Il mercato italiano dell'auto è in misura crescente integrato nel mercato europeo e mondiale. Questo è vero certamente per le importazioni, quasi raddoppiate in quindici anni, e dove una quota costantemente in crescita è quella dei produttori asiatici.

Ma vale anche per quanto riguarda aspetti come la distribuzione, le caratteristiche tecnologiche dei veicoli e dei pezzi di ricambio, e i requisiti di natu-

Tabella 8

		MARGINI SUI CARBURANTI DELLA COMPAGNIA DEL GESTORE			
		Italia	Francia	Germania	Regno Unito
Erogato medio (F)	mil.litri/pv (*)	1,4	2,6	3,1	2,9
Margine lordo benzina e gasolio (L)	euro/litro	0,11	0,07	0,08	0,07
Margine gestore medio benz.gasol. (M)	euro/litro	0,04	0,02	0,02	0,03
Marg. compagnia al netto d. gestore (N)=(L)-(M)	euro/litro	0,07	0,05	0,07	0,05
Margine annuale d.compagn. per sito (O)=(N)x (F)	mln euro/anno	0,10	0,13	0,21	0,13
Margine annuale d.gestore per sito (P) = (M)x (F) x (O)	mln euro/anno	0,06	0,13	0,09	0,11
(Q) Margine gestore: quota carb. su totale	%	90%	45%	55%	65%

Elaborazioni su: *Fondazione Filippo Caracciolo. Centro Studi - La crisi petrolifera del 2000 - Roma, Gennaio 2001, p.50*

* numero punti vendita

ra ambientale dei veicoli e dei carburanti, dove la normativa è ormai dettata a livello europeo. L'integrazione europea riguardo alla fiscalità dell'auto sembra invece ancora lontana e, pur essendo proclamata sulla carta, non risulta in realtà sufficientemente praticata per quanto riguarda l'effettiva possibilità del consumatore di acquistare il modello prescelto nel Paese europeo più a buon mercato, vale a dire di attingere ad un bacino di offerta molto più ampio e concorrenziale di quello del singolo Paese.

Complessivamente, sul mercato europeo sono presenti otto grandi gruppi di costruttori, un certo numero di fornitori giapponesi e coreani e alcune imprese minori che coprono una quota trascurabile del mercato³. In una certa misura, data la forte segmentazione del

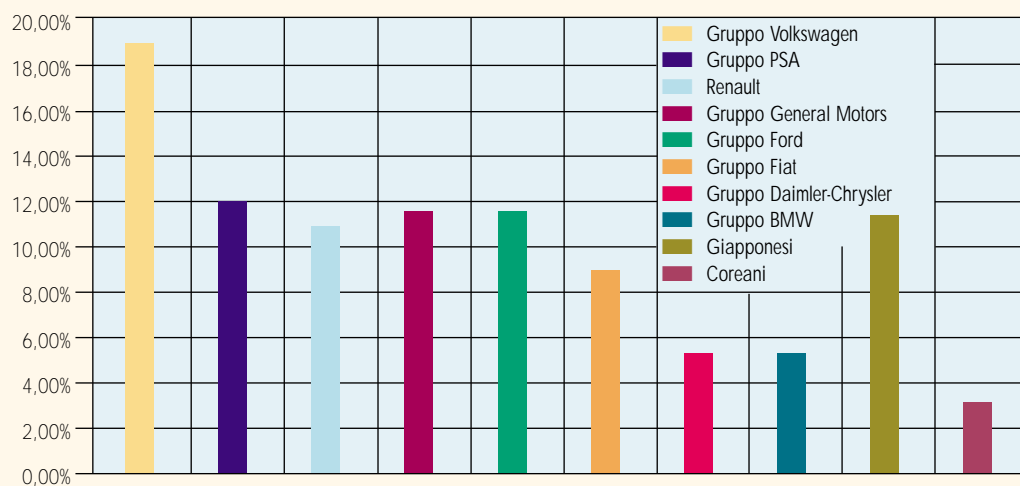
mercato, i costruttori tendono a coprire uno o più segmenti di esso in funzione del miglior rapporto qualità/prezzo. Questo vale in misura particolare per i segmenti medio-alti e alti del bene.

La produzione di autovetture nel 1998 è stata di 14,5 milioni di pezzi. Nello stesso anno la bilancia commerciale ha registrato un attivo pari a 20,1 miliardi di euro. Le immatricolazioni di autovetture nuove sono state 14,4 milioni nel 1998 e 15,1 milioni nel 1999. Il settore è molto vicino alla maturità, nel senso che le vendite di sostituzione sono ormai fortemente predominanti rispetto alle vendite di ampliamento del parco. Collegato a questo è una sua persistente eccedenza di capacità produttiva non utilizzata.

Il grado di concentrazione del mercato è esposto nel seguente grafico 7.

Grafico 7

QUOTE DI MERCATO DEI COSTRUTTORI IN EUROPA (immatricolazione di auto nuove 1999)



Fonte: CE - Relazione sulla valutazione del regolamento (CE) n.1475/95 relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e relativo servizio di assistenza alla clientela, p.28

3) Si tratta dei costruttori specializzati nei segmenti di lusso: Bentley, Ligier, Lotus, Porsche, Rolls-Royce, Aston Martin e alcuni pochi altri, che insieme hanno fatto registrare negli anni 1997-1999 lo 0,2% delle immatricolazioni di vetture nuove. (Fonte: ACEA, citato in: Commissione Europea - Relazione sulla valutazione del regolamento (CE) n.1475/95 relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a categorie di accordi per la distribuzione di autoveicoli e il relativo servizio di assistenza alla clientela - 15.11.2000, p.28.

Il radicamento nazionale dei costruttori europei di auto

La distribuzione delle quote di mercato dei produttori mantiene ancora un certo nesso con quella dei Paesi consumatori, nel senso che ha una certa corrispondenza con quella dei Paesi più importanti come mercati di sbocco, a dimostrazione del persistente radicamento nazionale dell'industria europea dell'auto. Il gruppo Volkswagen, che nasce in Germania ed è il primo gruppo europeo, con quasi il 19% del mercato, oltre all'omonima marca possiede anche il marchio spagnolo Seat, e le sue marche sono le più vendute sia in Germania (primo mercato europeo dell'auto, con il 25,9% delle immatricolazioni) sia in Spagna (quinto mercato europeo, con il 9,6%). Sul totale delle immatricolazioni dei due Paesi, Volkswagen ha coperto nel 1999 il 28%. Anche General Motors, quarto gruppo dopo i due francesi, risulta con la marca Opel il più venduto in Germania, dopo Volkswagen e la marca mantiene una forte connotazione nazionale, concentrando in Germania il 36% delle vendite. I due costruttori francesi, Renault e il gruppo PSA (Peugeot e Citroën) detengono insieme circa il 23% del mercato europeo e il 38% del mercato francese, che costituisce il quarto mercato continentale, con il 14,7%.

In Italia la Fiat ha un grado di concentrazione locale ancora più elevato degli altri gruppi, avendo realizzato nel Paese (secondo mercato europeo nel 1999, con il 16% delle immatricolazioni) il 63% delle vendite di gruppo, che hanno rappresentato il 36% del totale delle immatricolazioni italiane. Gli unici gruppi che risultano caratterizzati da un elevato livello di "multinazionalità" nel senso che non concentrano la maggior parte delle vendite in un solo Paese, sono Ford, i costruttori giapponesi e i coreani. Per costoro infatti Germania e Regno Unito assorbono livelli di concentrazione delle vendite abbastanza vicini, del 25% - 30% ciascuno.

2.2 I prezzi

I prezzi delle autovetture sui mercati europei e successivamente sul mercato unico sono stati posti sotto osservazione da tempo. Data la varietà dei sistemi d'imposizione fiscale vigenti ancora in Europa sul prodotto auto, i prezzi considerati sono di norma al netto dell'imposizione fiscale e corrispondono ai prezzi di listino dei costruttori.

All'inizio degli anni '80 il BEUC, un

consorzio di organizzazioni di consumatori degli Stati Membri, iniziò una rilevazione periodica dei prezzi di listino di alcuni modelli più venduti con specifiche tecnologiche e prestazionali simili. Dal 1992 la Commissione Europea pubblica, periodicamente, un rapporto sui prezzi delle auto nell'Unione Europea, nel quale mette a confronto tra loro i prezzi di listino di circa una settantina tra i modelli europei più venduti.

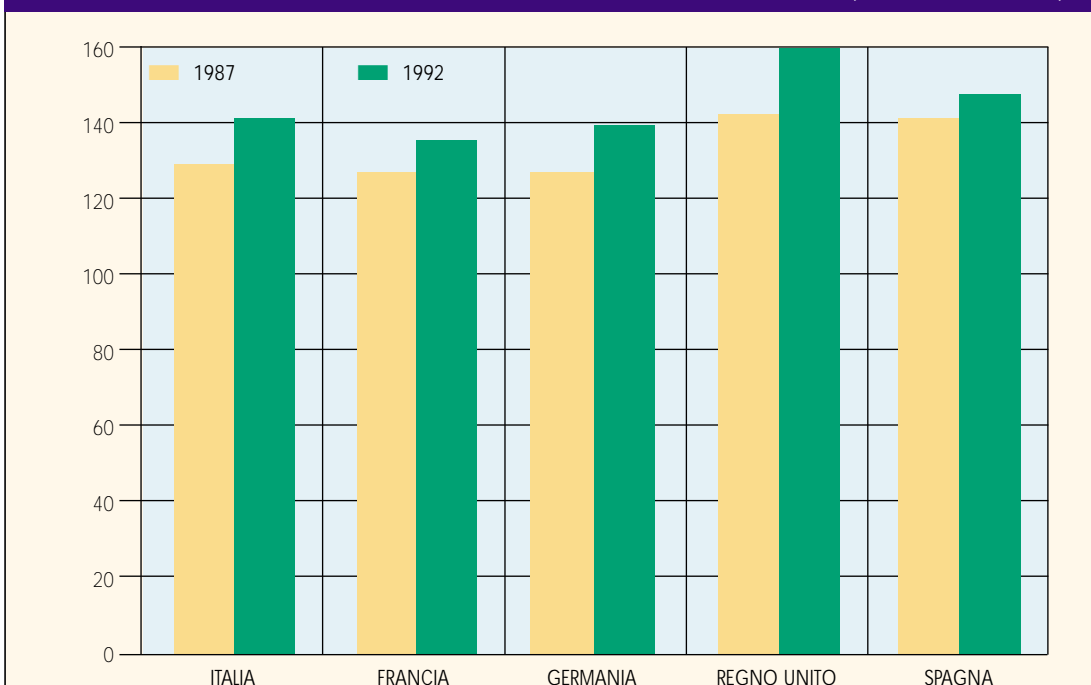
Le rilevazioni del BEUC

Nel grafico seguente si riportano i numeri indice dei prezzi di listino rilevati dal BEUC nel 1987 e nel 1992 in Italia e negli altri quattro maggiori Paesi europei assunti a confronto - Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. L'indice è calcolato con riferimento ai prezzi della Danimarca, risultata nel corso di tutto il decennio degli anni '80 (e anche in seguito) il paese con i prezzi di listino più bassi.

Il differenziale tra i cinque Paesi nel corso del quinquennio considerato si è andato ampliando, passando da 15 punti (dal minimo di Francia e Germania con indice 128, al massimo del Regno Unito con indice 143) a 23 punti (minimo Francia con indice 136, massimo Regno Unito con indice 159). L'Italia, che con indice 129 nel 1987 era dopo Francia e Germania a pari merito il paese immediatamente più economico, nel 1992 scende al terzo posto, sempre dopo Francia e Germania, ma distanziata di sei punti dal primo e di due punti dal secondo. Al Regno Unito continua a permanere il primato, che mantiene tuttora, di Paese dove i prezzi di listino dell'auto sono più elevati.

Grafico 8

INDICI DEI PREZZI PRIMA DELLE TASSE BASATI SULLE INDAGINI BEUC (Danimarca = 100)



Fonte: BEUC, Report on Car prices and the Private Import of Cars in the EEC Countries, vari anni, in: Car Price Differentials in the European Union. An investigation for the Competition Directorate-General of the European Commission, November 2000, p.26.

Il confronto effettuato dall'Osservatorio della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea ha come riferimento il prezzo medio europeo. Le rilevazioni più recenti, e le prime, rielaborate per comporre indici di prezzi su base biennale, secondo una consolidata metodologia statistica che tiene conto del costo della vita in ciascun Paese⁴, danno il seguente quadro per il biennio 1993-1994 e per il biennio 1999-2000.

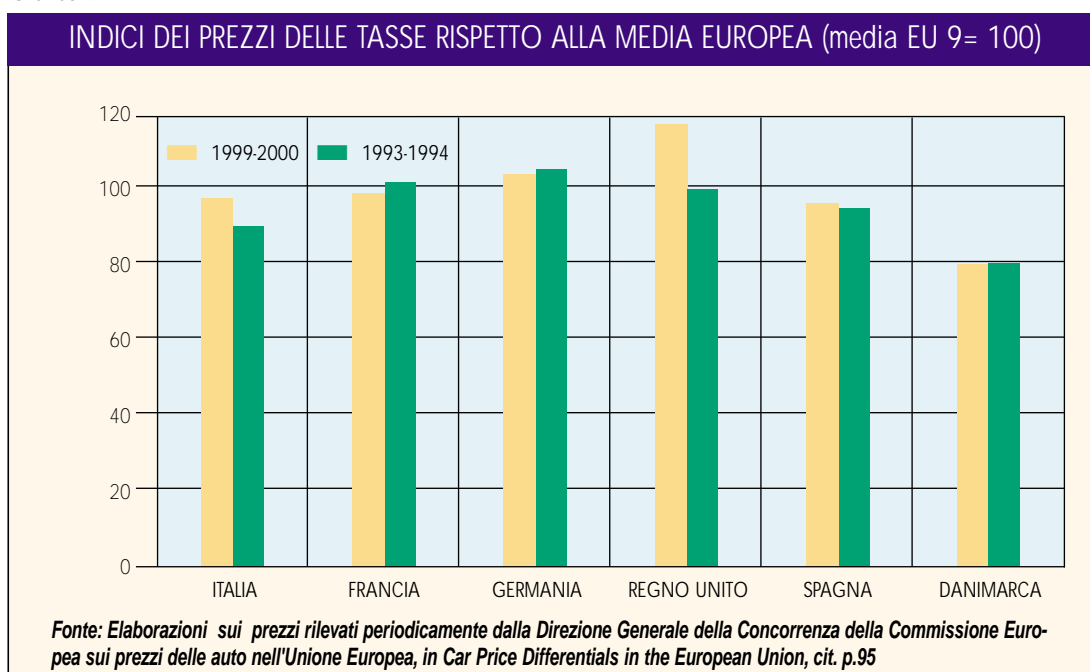
Nel grafico 9, oltre ai cinque Paesi che vengono messi a confronto nell'indagine (Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Spagna), si riporta anche la Danimarca. In questo Paese, infatti, le autovetture continuano ad essere le meno costose rispetto a tutti gli altri Paesi europei. In compenso, come si

vedrà successivamente, l'imposizione fiscale sull'acquisto dell'auto in Danimarca è di gran lunga la più elevata in Europa.

Tornando al confronto tra l'Italia e gli altri quattro Paesi, si osserva che:

□ Nel biennio trascorso, 1999-2000, l'Italia è stato tra i cinque, dopo la Spagna, il Paese in cui comprare un'auto è costato di meno, mentre in Francia le auto erano solo leggermente più care. Sia Italia che Francia, comunque, avevano prezzi di poco inferiori alla media europea. In Germania invece i prezzi superavano la media europea di quasi 5 punti, mentre il Regno Unito viaggiava su un valore di quasi 17 punti superiore alla media europea e poco meno di 20 punti superiore al numero indice italiano;

Grafico 9



4) Si tratta degli indici dei prezzi di Fisher. I confronti effettuati dal BEUC invece non pesavano i prezzi in alcun modo e si limitavano a trasformarli in numeri indici, senza alcun riferimento al contesto economico e monetario del Paese.

□ Sette anni prima la situazione era diversa: in Italia l'auto era ancora meno cara che in Spagna (ma forse a questo risultato concorreva anche la svalutazione della lira avvenuta nel settembre 1992) e l'Italia aveva prezzi inferiori di quasi 7 punti alla media europea. Il Paese più costoso non era il Regno Unito, ma la Germania.

Infine, il differenziale che correva tra il Paese più caro e quello meno caro era comunque assai più contenuto: quasi 14 punti (da Italia, con indice 92,6 a Germania, con indice 106,9) contro i 23 punti che passavano nel 1999-2000 tra Regno Unito e Spagna. Verrebbe da concludere che, paradossalmente, i differenziali di prezzi dell'auto tra i Paesi europei erano più contenuti nei primi tempi dopo l'istituzione del mercato unico, che sette

anni dopo, alla vigilia dell'adozione della moneta unica.

2.3 Dal prezzo di listino al prezzo al compratore

Le variabili che fanno sì che il prezzo richiesto al compratore sia diverso dal prezzo di listino (o prezzo raccomandato al dettaglio - RRP) sono sostanzialmente quattro: il margine della distribuzione, gli sconti al compratore, l'imposizione fiscale e il tasso di cambio. Nel margine della distribuzione sono compresi i costi logistici e amministrativi, del trasporto e del magazzino, oltre ovviamente al margine netto che va all'impresa distributrice. Dell'aspetto connesso alla distribuzione e alle sue politiche tratteremo in seguito. Qui si intende esaminare i due aspetti connessi all'imposizione fiscale e all'influenza del tasso di cambio.

Tabella 9

GRADUATORIA DEI QUINDICI PAESI EU PER DIFFERENZIALI SISTEMATICI DI PREZZI PER SEGMENTI (1997-2000)			
Segmenti A/B	Segmento C	Segmento D	Segmenti E/F
Regno Unito	Regno Unito	Regno Unito	Regno Unito
Germania	Germania	Germania	Grecia
Svezia	Svezia	Austria	Portogallo
Irlanda	Francia	Italia	Austria
Austria	Italia	Svezia	Italia
Paesi Bassi	Austria	Belgio	Germania
Finlandia	Irlanda	Lussemburgo	Belgio
Francia	Lussemburgo	Francia	Francia
Spagna	Belgio	Irlanda	Irlanda
Italia	Portogallo	Portogallo	Lussemburgo
Belgio	Spagna	Spagna	Spagna
Lussemburgo	Paesi Bassi	Paesi Bassi	Finlandia
Portogallo	Finlandia	Grecia	Paesi Bassi
Grecia	Grecia	Finlandia	Svezia
Danimarca	Danimarca	Danimarca	Danimarca

Fonte: *Car Price Differentials in the European Union*, cit. p.102

La graduatoria europea dei prezzi per segmento

Lo studio citato sui differenziali di prezzo dell'auto, realizzato nei 15 Paesi europei per conto della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea, ha svolto una classifica dei prezzi delle auto nel triennio 1997-2000 per segmento. Ne riportiamo i risultati, precisando che:

- Per segmenti A/B s'intendono mini e autovetture di piccola cilindrata;*
- Nel segmento C e nel segmento D sono incluse le auto di media e alta cilindrata;*
- Il segmento E fa riferimento alle auto executive, mentre nel segmento F rientrano le auto di lusso.*

La graduatoria, dal Paese più caro al meno caro, è riportata nella tabella 9 - dove in grassetto sono evidenziati l'Italia e gli altri quattro Paesi europei di confronto.

L'Italia risulta essere, tra i grandi Paesi europei, il più vantaggioso per l'acquisto di auto di piccola cilindrata, persino meno caro della Spagna, mentre per le auto dei segmenti superiori tende a collocarsi nella classifica in una posizione medio-alta. In compenso la Spagna mantiene in tutti gli altri segmenti il primato di Paese meno caro tra i cinque, e per contro il Regno Unito resta in tutti i segmenti il Paese dove l'auto è più costosa, seguito dalla Germania in tutti i segmenti tranne quelli più cari, delle auto executive e di lusso. In questo ambito la Germania risulta essere meno cara anche dell'Italia, probabilmente a seguito della presenza in questo Paese di marche quali la Mercedes e la BMW.

L'imposizione fiscale

Si rimanda al capitolo 2 per una trattazione dettagliata delle singole imposte sull'auto in ciascun Paese. In questa sede si prendono invece in considerazione gli effetti della fiscalità nei diversi Paesi sulle politiche dei prezzi dei produttori.

I costruttori tendono ad applicare prezzi diversi per ciascun Paese in funzione sia delle variazioni del tasso di cambio, sia del livello d'imposizione fiscale sull'auto nel Paese di destinazione. In generale, come dichiarano essi stessi, il livello del prezzo di listino

(cioè prima delle imposte) viene fatto variare in misura inversamente proporzionale al livello dell'imposizione fiscale sull'acquisto, nel senso che nei Paesi con un'elevata imposizione fiscale i prezzi di vendita sono più bassi di quelli richiesti nei Paesi dove l'imposizione fiscale è più ridotta. Ad esempio in Danimarca i prezzi di listino dell'auto sono in assoluto da tempo i più bassi in Europa. Questo si spiega con il fatto che quel Paese ha un'imposizione fiscale sull'acquisto dell'auto che corrisponde a circa il 170%-180% del prezzo di listino, con il risultato che il prezzo

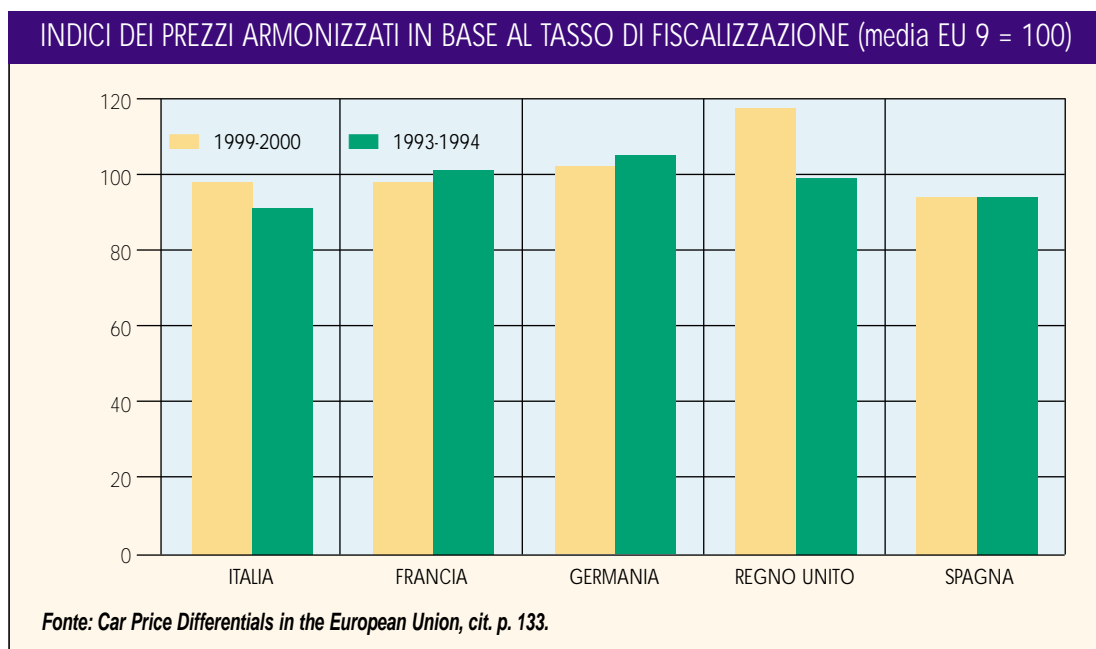
d'acquisto risultante (prezzo di listino + carico fiscale) delle auto in Danimarca è di gran lunga il più elevato in Europa, pari a circa il doppio del prezzo più basso in Europa, inclusivo delle imposte, che è quello del vicino Lussemburgo.

In proposito, nel documento sui differenziali dei prezzi dell'auto in Europa⁵ è riportato uno studio econometrico riguardante una stima del modo in cui i costruttori tengono conto del livello di imposizione fiscale nel determinare il prezzo di vendita dei loro prodotti per ciascun Paese europeo; sulla base dei risultati di questa stima la Commissione Europea ha armonizzato gli indici calcolati dalla Direzione Generale della Concorrenza, riportati nel grafico 10.

Secondo tali risultati, la graduatoria rimane immutata rispetto ai prezzi *ante* imposta, ma i dislivelli tendono leggermente a ridursi, nel senso che i Paesi con prezzi più bassi registrano leggeri aumenti, mentre quelli con prezzi più alti registrano analoghe tendenze alla riduzione, sia pure in forma molto ridotta.

I Paesi per i quali la variabile relativa all'imposizione fiscale è stata più determinante nella formazione del prezzo di listino, da parte del costruttore, sono comunque quelli del Nord Europa, ed in particolare Danimarca, Finlandia e Paesi Bassi, dove l'imposizione fiscale rispetto al prezzo è alta o molto alta e il prezzo di listino raccomandato dal costruttore viene mantenuto, di conseguenza, molto basso.

Grafico 10



5) *Car Price Differentials in the European Union. An investigation for the Competition Directorate-General of the European Commission, November 2000, pp.117 ss.*

Il concessionario

La figura centrale della distribuzione dell'auto è rappresentata dal concessionario. Questi viene selezionato dal costruttore sulla base di criteri tra i quali la capacità finanziaria e di investimento, la disponibilità di spazi adeguati e la disponibilità di un'officina di riparazione e assistenza, nella quale sarà prestata assistenza al cliente per lo meno nel periodo in cui la garanzia è in vigore. Al concessionario è affidato un determinato territorio, con la clausola che può vendere anche fuori di esso, a patto che non svolga pubblicità personalizzata fuori dal territorio di competenza.

Generalmente in Europa il concessionario vende una sola marca. È autorizzato a vendere più di una marca purché questo avvenga in condizioni che garantiscano la distinguibilità delle marche, quindi locali separati e personalità giuridica diversa. Soltanto dove la densità territoriale è molto bassa, su un territorio vasto e la clientela potenziale per una marca sola sarebbe scarsa, come nei Paesi del Nord Europa, il concessionario è autorizzato a vendere più marche. Su questo punto la normativa USA e quella giapponese sono più flessibili nel permettere la vendita plurimarche. Riguardo alle vendite il concessionario è tenuto a realizzarne un determinato volume minimo, che contratta annualmente con il costruttore. Sul piano della durata dell'accordo di concessione, questa non può essere inferiore a cinque anni, per proteggere gli investimenti del concessionario. Inoltre, nel caso di durata a tempo indeterminato, ambedue le parti possono rescindere il contratto con un preavviso di due anni.

Se ne conclude che, in generale, se le tasse sull'auto tra i Paesi membri venissero armonizzate, le differenze di prezzo tra un Paese e l'altro si ridurrebbero. Osserva lo studio citato⁶ che per molti Paesi l'indice dei prezzi delle auto non si allontanerebbe dal 2% in più o in meno rispetto alla media registrata negli ultimi quattro anni nell'Europa a nove. Tra i tre Paesi che manterrebbero i loro prezzi superiori di oltre il 2% rispetto alla media europea, ci sarebbero la Germania, che avrebbe prezzi del 3-4% più alti

della media, l'Irlanda e soprattutto il Regno Unito, che continuerebbe ad avere prezzi più alti del 15% rispetto alla media. Tra i Paesi con prezzi inferiori alla media di più di 2 punti, oltre alla Grecia, lo studio menziona la Spagna, che manterrebbe prezzi più bassi del 5%.

Le fluttuazioni del cambio

Riguardo agli effetti delle fluttuazioni del cambio, sulle differenze di prezzo, (in questo caso della sterlina rispetto all'euro), la Relazione sulla valuta-

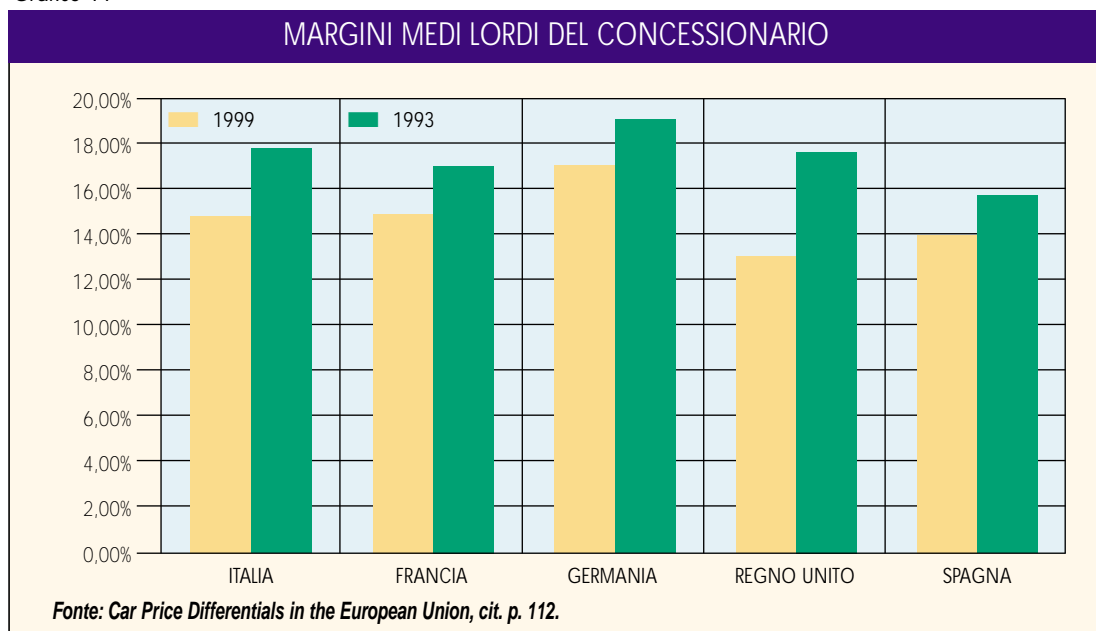
⁶ *Car Price Differentials in the European Union. An investigation for the Competition Directorate-General of the European Commission, November 2000, p.134.*

zione del Regolamento CE n.1475/95 citata svolge alcune considerazioni interessanti⁷. In base alle variazioni del tasso di cambio euro/sterlina sono stati calcolati in euro i prezzi di listino raccomandati nel Regno Unito per le auto importate dal continente. Risulta che a partire dal 1997 i prezzi raccomandati in sterline sono rimasti relativamente stabili, mentre i prezzi in euro sono cresciuti seguendo da vicino la rivalutazione della sterlina nei confronti della moneta europea.

Tuttavia, osserva la Relazione, approfittando della rivalutazione della sterlina, i costruttori si sarebbero dovuti trovare in condizione di produrre a costi inferiori rispetto a quelli dei concorrenti del Regno Unito e quindi avrebbero potuto approfittarne per di-

minuire i prezzi, con lo scopo di aumentare le loro quote di mercato. Tuttavia, soltanto una minoranza di costruttori ha seguito questa strada, mentre la gran parte ha lasciato invariati i prezzi o addirittura li ha aumentati. Questo risultato viene attribuito dalla Relazione al fatto che la rivalutazione della sterlina non è stata in grado di innescare robusti flussi di importazioni parallele dal continente, tali da preoccupare i produttori e costringerli a rivedere i prezzi al ribasso. La Relazione interpreta questi due fenomeni - mancato aumento del commercio parallelo e nessun effetto sui prezzi derivante dal vantaggio competitivo di produrre in euro e vendere in sterline - come sintomi chiari di un mercato non aperto alla concorrenza.

Grafico 11



⁷ Commissione Europea - Relazione sulla valutazione del regolamento (CE) n.1475/95, pp.96 ss.

Il margine del concessionario

Il margine è applicato al prezzo di listino e include la copertura delle spese dell'impresa concessionaria, lo sconto che quest'ultima applicherà al cliente al momento dell'acquisto e il suo profitto. Ha la caratteristica di non variare secondo le dimensioni dell'impresa concessionaria, come avviene per le altre forme di commercio: di conseguenza rimane identico, per ciascun modello, per tutti i concessionari di uno Stato membro, indipendentemente dai quantitativi venduti. La componente variabile, secondo il volume d'attività, del compenso del concessionario è infatti costituita dal premio di fine d'anno. Il margine unico tutela i piccoli concessionari, ma limita l'autonomia dei concessionari nel determinare il proprio prezzo di offerta alla clientela, non dando così luogo ad una effettiva concorrenza.

2.4 La distribuzione: il ruolo del concessionario

Il sistema di distribuzione dell'auto è regolamentato in tutta l'Unione Europea secondo un assetto non totalmente concorrenziale, in base alla norma del Trattato (art. 85 par. 3) che permette di escludere dalla normativa sulla concorrenza accordi tra imprese volti a limitarla, quando questi accordi "contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione di prodotti o a promuovere il progresso tecnico ed economico". Lo strumento di regolamentazione della distribuzione di veicoli è il citato Regolamento n. 1475/95, in scadenza nel settembre 2002, sul quale, con l'approssimarsi della scadenza, la Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea ha effettuato la valutazione qui spesso citata, svolgendola attraverso interrogazioni e questionari rivolti a tutti i principali operatori del settore e

ai consumatori, utilizzando anche lo studio citato qui sui differenziali di prezzo delle auto nell'Unione Europea, fatto svolgere *ad hoc*.

Il sistema della distribuzione dell'auto è caratterizzato dai requisiti di selettività ed esclusività, *SED system* come viene definito in inglese. La selettività riguarda la figura del concessionario, l'esclusività riguarda l'attribuzione al concessionario dell'esclusiva dell'assistenza *post* vendita e in qualche misura l'attribuzione territoriale delle aree di mercato.

I margini lordi del concessionario, in vigore in Italia e negli altri quattro Paesi europei di confronto, sono stati nel 1999 e nel 1993 quelli del grafico 11.

I margini del concessionario sono in declino di oltre il 2,5% in media, come si può osservare dal grafico. Contemporaneamente si è ridotto in Europa il numero dei concessionari, calcolati nel 1998 in 66.100.

Per quanto riguarda gli sconti praticati alla clientela, pur variando da compratore a compratore, risultano essere in media, per ciascuno dei cinque Paesi, quelli riportati nel grafico 12.

Si osserva che, detraendo gli sconti dai margini lordi, ciò che resta al concessionario dall'attività di vendita non è molto e per di più è in via di riduzione. Di conseguenza, l'attività più profittevole per i concessionari è in misura crescente quella di assistenza e riparazione *post vendita*.

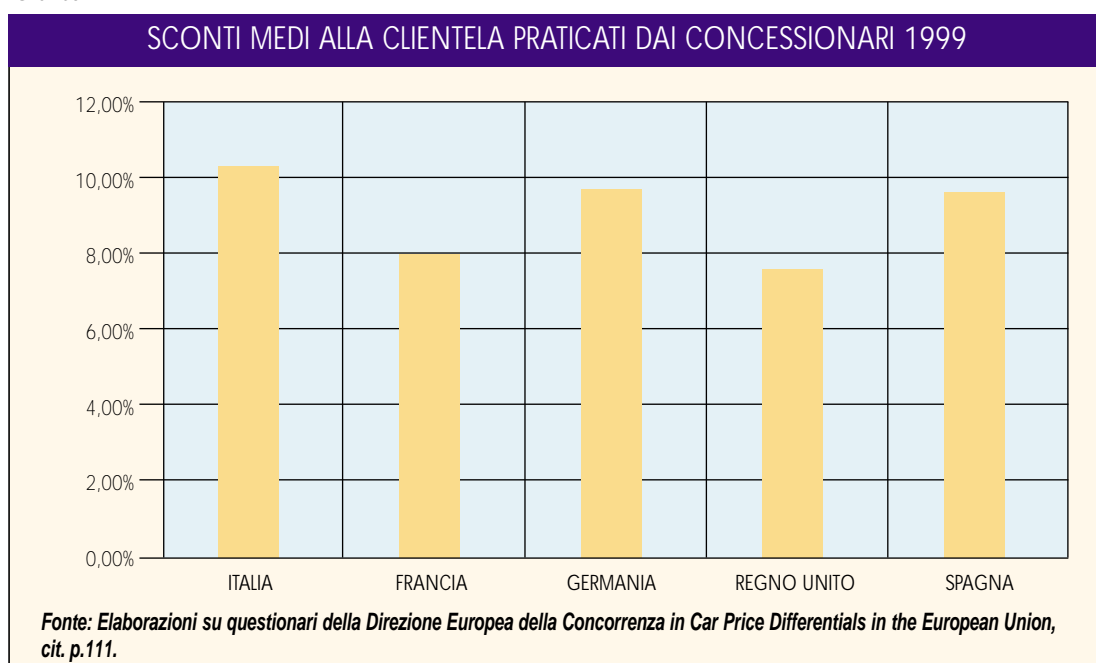
Sono due i principali punti critici emersi dalla verifica che la Direzione Generale della Concorrenza ha svolto. In base a questi due punti critici, che risultano ostacolare di molto un'effettiva concorrenza tra marche e la realizzazione di un vero mercato unico dell'auto, è

molto probabile che il sistema distributivo venga ridisegnato e liberalizzato, togliendo al costruttore il potere, fino ad ora insindacabile, di disegnare e condizionare la sua rete distributiva a seconda delle proprie strategie di mercato in ciascun Paese.

2.5 Le importazioni parallele

Il primo punto critico emerso, indagato dalla Direzione a seguito di centinaia di proteste giunte da consumatori di vari Paesi membri, è rappresentato dagli ostacoli esistenti di fatto per l'effettiva realizzazione dell'importazione parallela di singoli modelli da parte di consumatori che desiderano acquistare direttamente, o tramite intermediari a ciò delegati, nello Stato membro dove il modello ha il prezzo più basso.

Grafico 12



Pur essendo garantito questo diritto dal Regolamento europeo della distribuzione, gli ostacoli incontrati dai consumatori - in termini di lunghezza abnorme dei tempi di attesa, di difficoltà o rifiuto da parte dei concessionari locali a prestare l'assistenza di garanzia a veicoli acquistati in un altro Stato, ecc. - agiscono da potenti elementi di scoraggiamento all'esercizio di un diritto del consumatore, che dovrebbe essere pratica normale di mercato.

Il risultato di questa mancata concorrenza effettiva è che i prezzi rilevati dall'osservatorio della Direzione Generale continuano a manifestare differenze di molto superiori al limite del 12%, che il Regolamento del 1995 aveva dichiarato essere il massimo accettabile.

2.6 Il legame "naturale" vendita-assistenza

L'altro punto critico che la Direzione Generale ha indagato e su cui è atteso un radicale ripensamento, riguarda quello che il Regolamento definiva legame "naturale" tra vendita e assistenza da prestare a un veicolo nuovo, per cui l'assistenza, perlomeno durante il periodo di garanzia, deve obbligatoriamente essere richiesta al concessionario venditore (tranne per ovvie eccezioni, come appunto l'acquisto dell'auto all'estero). Questo legame "naturale" era stato alla base del diritto riconosciuto ai costruttori di controllare e far dipendere completamen-

te da loro la rete distributiva, contro le regole della concorrenza del Trattato istitutivo della Comunità Europea, che vietano qualsiasi restrizione e intesa relativa al commercio.

Questo legame "naturale" viene ora riconosciuto sempre meno come tale. AutoPOLIS, un centro britannico di studi sul sistema auto, richiesto dalla Direzione Generale della Concorrenza di approfondire il punto relativo al legame vendite-assistenza, è arrivato alla conclusione che il collegamento tra vendita e assistenza è più imposto dai fornitori che richiesto dal mercato⁸. Esso permette infatti all'industria dell'auto di realizzare sussidi incrociati tra la fase della vendita e quella dell'assistenza, rendendo accettabili ai concessionari margini di vendita compressi. Secondo AutoPOLIS la salvaguardia del requisito della sicurezza, che nel Regolamento del 1995 aveva contribuito a far dettare le condizioni del legame vendita-assistenza, non giustifica più questo genere di esclusiva, dato il miglioramento della qualità e dell'affidabilità dei veicoli. Inoltre osserva AutoPOLIS, già due terzi delle auto che si vendono in Europa sono usate e quindi totalmente al di fuori del sistema distributivo SED. Metà degli interventi di assistenza e riparazione sulle auto nuove sono effettuati da riparatori indipendenti. D'altra parte il controllo sul veicolo in uscita, nota la Relazione sulla valutazione del Regolamento 95/1475, che attualmente spetta al concessionario, dovrebbe es-

⁸) AutoPOLIS "AutoPOLIS report on the sales-service link" Novembre 2000.

sere effettuato dal costruttore, e per le verifiche successive il consumatore dovrebbe essere libero di rivolgersi a chi vuole, officina del venditore o riparatore indipendente, a sua scelta. Occorre tuttavia che i costruttori adempiano all'obbligo, al quale sono già tenuti, ma a cui spesso si sono dimostrati recalcitranti ad adeguarsi, di trasmettere integralmente ai riparatori indipendenti le conoscenze occorrenti per trattare il modello, in particolare i codici elettronici. Concludendo, complessità e sicurezza, i due requisiti dell'oggetto auto che avevano giustificato il sistema SED nel Regolamento 1475, hanno cessato di costituire una ragione determinante per affidarne la gestione esclusiva al venditore, e sono ora perfettamente gestibili dal libero mercato.

Lo stesso discorso vale per i pezzi di ricambio. Il Regolamento 95/1475 autorizza i concessionari a servirsi di pezzi di ricambio non originali della casa, purché della stessa qualità. Tuttavia i concessionari, per ragioni di prezzo, spesso superiore anche del 30% e a volte anche per diffidenza del cliente, preferiscono sempre servirsi di pezzi di ricambio originali della casa. Anche qui la Direzione Generale ha riscontrato seri ostacoli alla pratica di una effettiva concorrenza tra produttori indipendenti di pezzi di ricambio e rete distributiva, ostacoli assolutamente non giustificati da ragioni di qualità e di affidabilità dei prodotti.

Secondo quanto riportato in prece-

denza, il futuro ci dovrebbe riservare un riassetto della distribuzione in un'ottica di maggiore liberalizzazione, dove i concessionari dovrebbero operare quindi in condizioni di effettiva concorrenza sui prezzi. In un tale quadro dovrebbero cadere le restrizioni alla concessione di più marche, dovrebbe venire meno la condizione che vincola il cliente al concessionario per l'assistenza *post* vendita, dovrebbero essere equiparati sul mercato i riparatori indipendenti, messi dai costruttori nelle condizioni di conoscere perfettamente i codici dei veicoli ai quali prestare assistenza. Sul mercato dei pezzi di ricambio le condizioni d'uso dei pezzi dei produttori indipendenti dovrebbero essere equiparate a quelle dei pezzi prodotti dalla casa, con ovvi vantaggi per i consumatori.

2.7 Conclusioni

Dal quadro brevemente descritto risulta come il mercato dell'auto sia ancora soggetto a forti restrizioni di natura monopolistica e, di conseguenza, il consumatore spenda per il prodotto auto più di quanto spenderebbe in un mercato maggiormente concorrenziale. Le modifiche che la Commissione Europea dovrebbe introdurre nel sistema della distribuzione incontrano forte resistenza da parte delle categorie che ne sarebbero più colpite. Tra queste vi sono in primo luogo i costruttori, che si vedrebbero sottratta la possibilità di mantenere la distribuzione strettamente subordinata alle loro

strategie di mercato. Ma anche per gli stessi distributori queste modifiche non sarebbero del tutto indolori, in quanto li costringerebbero ad affrontare un radicale rimescolamento della loro struttura e con tutta probabilità anche una riduzione di numero. Nonostante quindi ci sia da attendersi da parte delle due categorie, produttori e distributori, una forte resistenza a qualsiasi cambiamento della situazione attuale, la chiara messa a fuoco dei problemi del settore, operata dalla Commissione Europea, sembra indicare che un sostanziale cambiamento della situazione, in senso più favorevole al consumatore, non è ormai più rinviabile.

3. Il mercato delle assicurazioni e la spesa per l'automobile

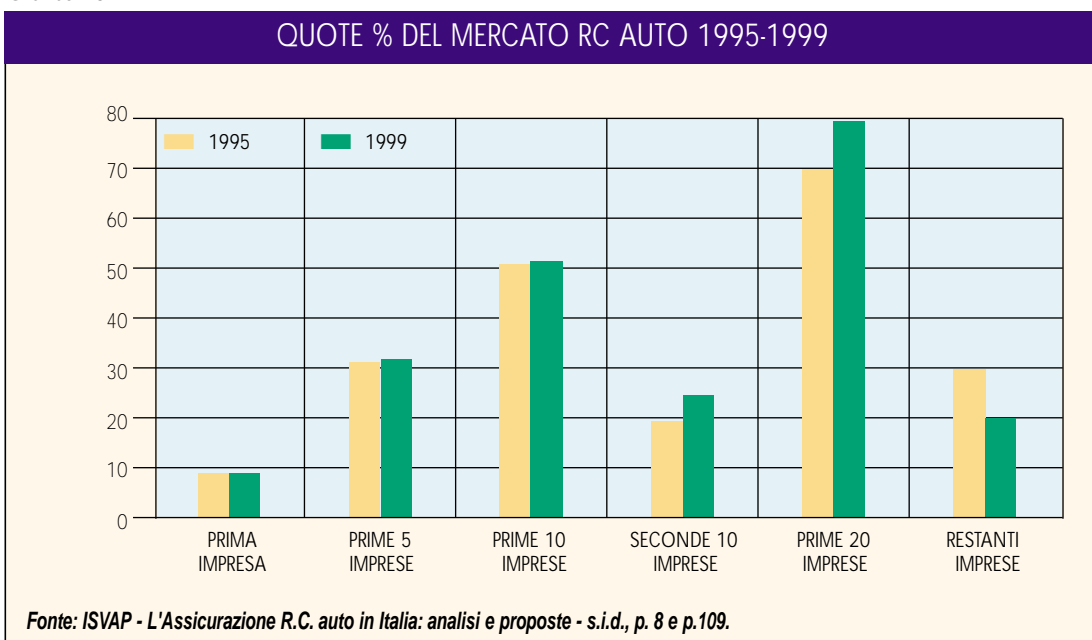
La spesa per le assicurazioni rappresenta, dopo i carburanti e l'acquisto dell'auto, la terza voce per importanza nella graduatoria della spesa annua per l'auto delle famiglie italiane. I recenti aumenti fissati dalle compagnie, insieme con la sanzione pari a 362 milioni di euro stabilita a loro carico dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per aver violato le norme dell'art.2 della legge 287/90 sulle intese restrittive della concorrenza, hanno riportato pesantemente all'attenzione del pubblico e in particolare dei consumatori, il problema dell'assetto di questo mercato e delle logiche che presie-

dono alla formazione dei premi richiesti annualmente ai consumatori.

Per molti anni, prima della liberalizzazione del mercato delle assicurazioni RC auto, l'assetto di questo mercato non aveva riscosso molta attenzione da parte dei consumatori. A renderlo poco rilevante era la concomitanza di due aspetti che caratterizzavano il prodotto RC auto, da un lato il fatto che la stipula del contratto di assicurazione RC auto fosse obbligatoria, cioè non ci si potesse sottrarre all'acquisto del prodotto, dall'altro il fatto che le tariffe fossero fissate annualmente dal CIP (Comitato Interministeriale Prezzi) sulla base dell'osservazione degli andamenti di alcune variabili chiave, come la frequenza dei sinistri e i relativi costi medi, gli effetti del mutamento del parco veicoli, gli effetti dell'inflazione ecc. Ne derivava comunque un procedimento il cui risultato veniva percepito dal pubblico come sostanzialmente trasparente e leggibile.

Con la liberalizzazione avvenuta nel 1994 la situazione ha iniziato a modificarsi radicalmente. Molti processi si sono messi in moto o intensificati dal lato dell'offerta, dall'avvio della personalizzazione delle tariffe agli acquisti e fusioni che hanno determinato un rafforzamento delle imprese già forti, a scapito delle imprese con minor potere di mercato. Dal lato della domanda invece non è mutato nulla, essendo rimasta ovviamente l'obbligatorietà dell'acquisto della RC auto. Questo ele-

Grafico 13



mento determinante e il riassetto che ha avuto luogo e ancora continua nell'offerta, hanno anche portato a una redistribuzione tra le parti delle asimmetrie informative presenti e del cosiddetto rischio morale (*moral hazard*), fattori che caratterizzano fortemente il mercato dell'assicurazione.

3.1 L'assetto del mercato: il grado di concentrazione

La distribuzione tra le compagnie del mercato RC auto si è modificata tra il 1995 (quando le imprese d'assicurazione che vendevano RC auto erano 103) e il 1999 (89 imprese) nel modo indicato nel grafico 13.

La crescita maggiore in percentuale ha riguardato le prime 20 imprese, passate dal 70% al 78% del mercato e in particolare tra queste hanno am-

pliato di più la loro quota le seconde dieci imprese, cresciute del 38%. A fronte di questa redistribuzione tra le maggiori, le restanti 69 imprese hanno visto la loro quota di mercato contrarsi del 30%.

La redistribuzione in termini di gruppi ha dato luogo a un assetto maggiormente concentrato, come si può osservare dal grafico 14, dove la crescita maggiore in termini percentuali ha riguardato i primi cinque gruppi, passati dal 53 ad oltre il 57% del mercato, con un aumento dell'8%, mentre i secondi dieci gruppi e i gruppi restanti hanno subito contrazioni rilevanti.

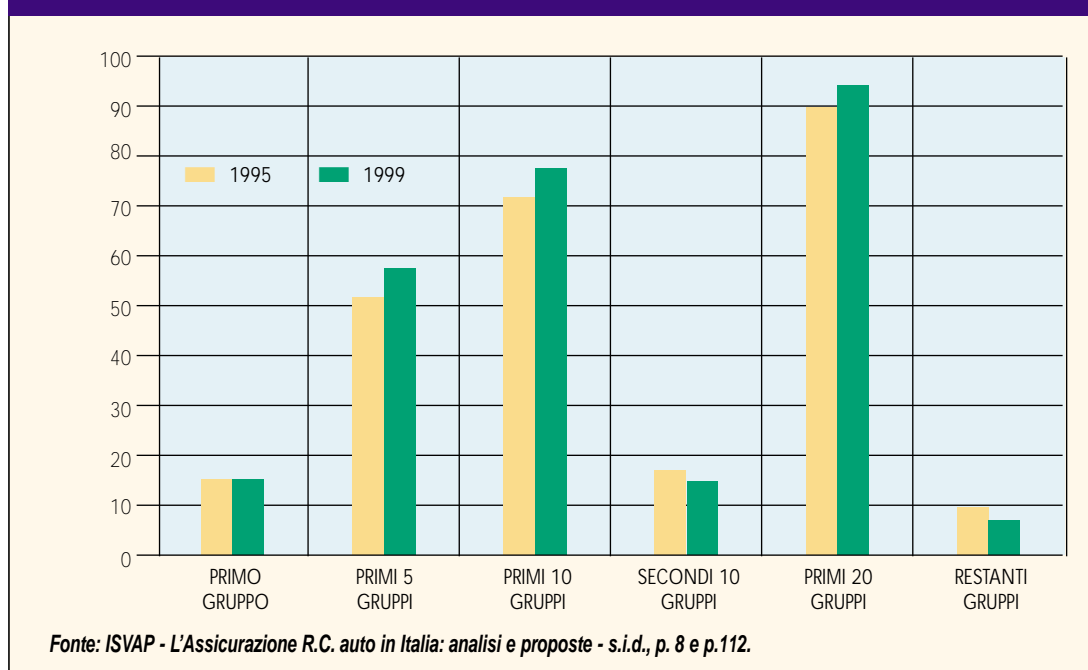
Questo processo di concentrazione, che ha rafforzato un assetto di mercato caratterizzato "dalla presenza di un gruppo di imprese dominanti e di una

frangia di imprese minori"⁹ si è verificato in tutti i mercati europei nel corso degli anni '90 ed è risultato principalmente da processi di fusione ed acquisizione. In particolare in Francia agli inizi degli anni '90, i primi cinque gruppi detenevano oltre il 40% e i primi quindici quasi i tre quarti del mercato. Alla fine degli anni '90 la quota dei primi cinque era salita al 57% e quella dei primi quindici a circa l'85% del mercato¹⁰. In Germania fino a metà degli anni '90 la concentrazione del mercato si è mantenuta sostanzialmente stabile, accelerando invece nella seconda metà del decennio, dopo la liberalizzazione delle tariffe, avvenuta, come in Italia, nel 1994. Alla fine degli anni '90 i primi cinque gruppi tedeschi detenevano il

40% circa del mercato e i primi quindici meno del 70%, con un grado di concentrazione inferiore alla media dei principali mercati europei¹¹. Il Regno Unito, nel corso degli anni '90, pur in presenza di un mercato delle tariffe liberalizzato da oltre una trentina d'anni, ha visto la concentrazione ridursi nella prima metà del decennio, e il mercato britannico è stato il mercato europeo più dinamico. Nella seconda metà del decennio, il processo di concentrazione è poi ripartito e nel 1999 i primi cinque gruppi detenevano una quota di mercato superiore al 50% (dopo essere scesi al 32% nel 1994), mentre i primi quindici erano passati da meno del 60% nel 1994 a poco meno dell'80% cinque anni più tardi¹².

Grafico 14

QUOTE % DEL MERCATO RC AUTO PER GRUPPI 1995-1999



9) Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000, p.48.

10) Sigma n.3/2000, "Europe in focus: Non-life markets undergoing structural change" citato in ISVAP - L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte - s.i.d., p.114.

11) Ibidem, p.114.

12) Ibidem, p.114.

Le fusioni e acquisizioni svoltesi in Italia nello scorso decennio hanno spesso visto la partecipazione, oltre che di imprese italiane, anche di imprese appartenenti a gruppi europei, in particolare tedeschi e inglesi, già presenti e attivi in Italia o presentatisi sul mercato italiano nella seconda metà degli anni '90.

3.2 Le tariffe, i sinistri e la redditività del settore

Con la liberalizzazione delle tariffe, si sono aperti, per le compagnie italiane, spazi prima assai ridotti per realizzare vere e proprie strategie di prezzi, incentrate sulla personalizzazione e quindi sulla raccolta e classificazione di una serie sempre più ampia di variabili, riguardo ai consumatori e all'uso dell'auto, rivolte a ridurre lo svantaggio derivante dall'asimmetria d'informazioni tra l'assicuratore e l'assicurato. In proposito la stessa Commissione Europea aveva riconosciuto¹³ l'opportunità di far valere per le assicurazioni, in base all'art. 81.3 del Trattato, l'esenzione dall'applicazione delle regole di concorrenza nei casi di accordi di collaborazione tra imprese rivolti alla raccolta in comune di dati statistici, finalizzata alla miglior conoscenza dei rischi e intesa a facilitare alle singole compagnie una miglior valutazione degli stessi¹⁴.

Una manifestazione della crescente personalizzazione delle tariffe è data dal numero di tariffari introdotti all'anno dalle imprese, che è andato ra-

Tabella 10

NUMERO DI TARIFFARI ALL'ANNO INTRODOTTI DA 9 DELLE PRIME 10 IMPRESE 1994-1999		
Anno	Numero totale di tariffari	Numero medio per impresa
1994	9	1
1995	13	1,4
1996	14	1,6
1997	18	2
1998	23	2,6
1999	37	4,1

Fonte: Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000, p. 15.

pidamente aumentando dopo la liberalizzazione.

Contemporaneamente alla crescita del numero di tariffari (confronta tab. 10), vale a dire della personalizzazione delle tariffe, attuata in misura più o meno ampia da tutti i Paesi dove il mercato della RC auto è liberalizzato, si è avuta in Italia una crescita delle tariffe, che le ha portate in cinque anni da un livello inferiore del 13% a quello medio europeo, a un livello più alto del 41%. Rispetto agli altri quattro Paesi di confronto, la RC auto italiana è così passata dall'essere la più a buon mercato ad essere di gran lunga la più cara, come si può vedere dal grafico 15.

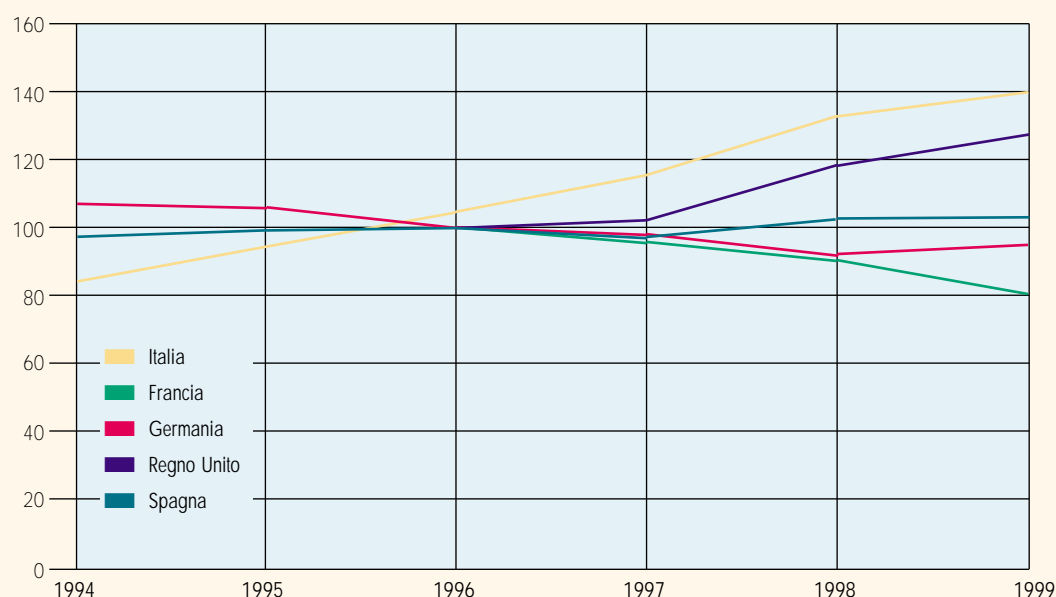
Contemporaneamente ai premi, sono cresciuti l'ammontare degli indennizzi dei sinistri liquidati nonché le spese di gestione. Per contro, il parco veicoli è aumentato a tassi annui molto bassi e il numero annuo di sinistri è cresciuto a tassi ancora più contenuti. Nel grafico 16 si riportano, per dare un'idea dell'entità delle differenze tra variabili fisiche e variabili economico-

¹³ Commissione CE, Regolamento n. 3932/92 in G.U. C.E. 31 dicembre 1992 n.1396.

¹⁴ Il Regolamento CE n. 3932/92 precisa che l'esenzione dalle norme sulla concorrenza riguarda unicamente le pratiche concordate relative alla conoscenza dei rischi e dei connessi premi puri, mentre esulano dall'applicazione dell'art. 81.3 del Trattato, e quindi sono totalmente soggetti alle regole della concorrenza, i premi commerciali effettivamente praticati dalle compagnie, che includono oltre al premio puro i caricamenti (margine di sicurezza e caricamenti commerciali veri e propri). Ed è sostanzialmente sulla base del Regolamento CE n.3932/92 che l'AGCM ha giudicato il comportamento delle imprese dell'RC auto e ha comminato loro la sanzione.

Grafico 15

EVOLUZIONE DEI PREMI IN ITALIA, FRANCIA, GERMANIA, REGNO UNITO, SPAGNA (100=media UE)



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, in: *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000, p. 16.*

finanziarie, le variazioni totali avvenute, nel primo quinquennio dopo la liberalizzazione, nel parco veicoli e nei premi riscossi da un lato e nel numero dei sinistri e negli importi pagati dall'altro.

I conti di competenza del settore RC auto si sono quindi andati configurando come si può vedere nella tabella 11.

L'aumento del 35% delle spese di gestione è certamente in parte riconducibile all'aumento della personalizzazione delle tariffe e della conseguente differenziazione contrattuale. In proposito, è stato osservato¹⁵ che la crescita della differenziazione dei contratti, intesa a ridurre i risarcimenti delle imprese, produce sul breve periodo l'effetto di far crescere i costi operativi, mentre è soltanto sul lungo periodo

che l'obiettivo di minimizzazione dei costi d'impresa può realizzarsi. Inoltre, a proposito degli effetti della personalizzazione crescente delle tariffe

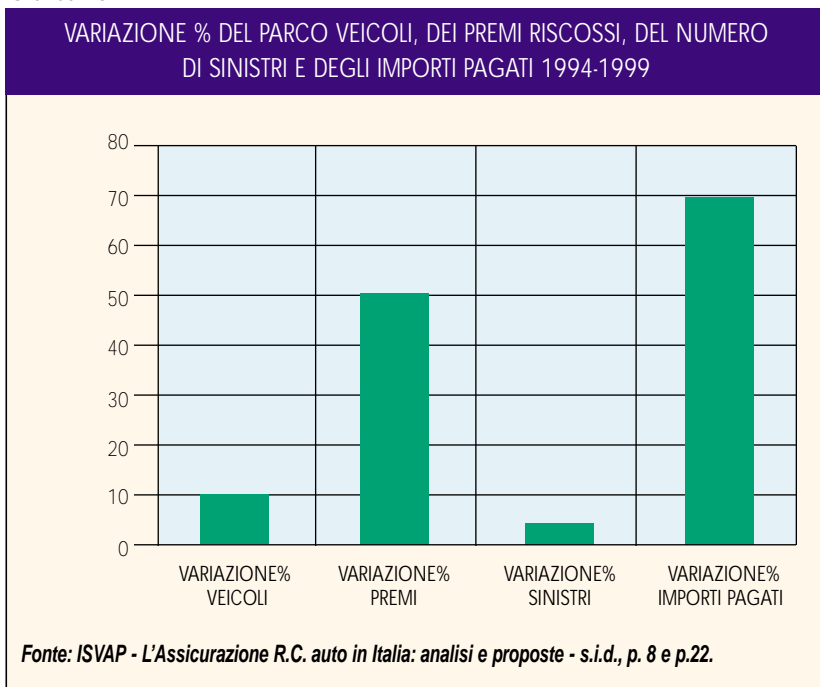
Tabella 11

CONTO TECNICO DELLE ASSICURAZIONI RC AUTO PER GLI ESERCIZI 1994-1998-1999 (importi in miliardi di euro)			
	1994	1998	1999
Premi di competenza	8,14	11,51	12,78
Oneri relativi ai sinistri	-8,17	-12,11	-13,25
Altre partite tecniche	0,00	-0,20	-0,19
Spese di gestione	-1,79	-2,22	-2,42
Saldo tecnico al lordo della riassicurazione	-1,83	-3,02	-3,07
Quota dell'utile degli investimenti	0,95	1,28	0,94
Risultato del conto tecnico al lordo della riassicuraz.	-0,88	-1,74	-2,14

Elaborazioni su: ISVAP - *L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte* - s.i.d., p.43.

¹⁵ Tra gli altri vedi: Donatella Porrini, "Asimmetrie informative e concorrenzialità nel mercato assicurativo italiano. Il caso dell'assicurazione Auto Rischi Diversi", in *Mercato Concorrenza Regole*, 3/2000 p.497.

Grafico 16

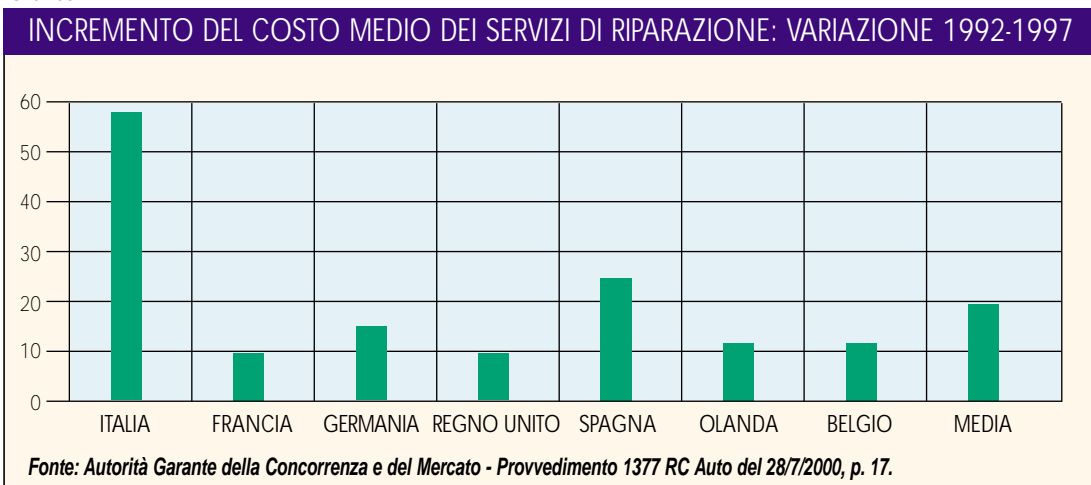


sulla domanda, viene rilevato che: “l’offerta di contratti differenziati fa aumentare i problemi connessi alla scelta del tipo di assicurazione da acquistare, incrementando così le conseguenze negative dovute all’asimmetria

informativa di cui soffrono i clienti circa la natura ed il contenuto di ciò che acquistano”¹⁶.

Riguardo alle perdite della RC auto, l’indagine dell’ISVAP rileva che le perdite generalizzate hanno inciso in misura diversa sulle diverse dimensioni d’impresa, così che le perdite rapportate ai premi di competenza, rispetto ad una media di mercato pari nel 1999 al 17%, incidono per le imprese di ultima fascia per il 33%, mentre soltanto le imprese di maggiori dimensioni hanno assorbito l’impatto negativo della RC auto e riportato utili d’esercizio¹⁷. In proposito l’indagine ISVAP conclude: “Le considerazioni di sintesi svolte indicano uno squilibrio del ramo RC auto diffuso in tutti i segmenti di mercato, particolarmente accentuato per le imprese di minori dimensioni e riconducibile ad una molteplicità di fattori, tra i quali assumono particolare spicco la forte lievitazione dei risarcimenti per sinistri, la sostanziale rigi-

Grafico 17



¹⁶) D.Porrini, *ibidem*.

¹⁷) ISVAP - L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte - s.i.d., pp. 54,55.

dità delle spese di gestione e la riduzione del beneficio derivante dai proventi finanziari”.

3.3 L'evoluzione degli importi pagati per i sinistri

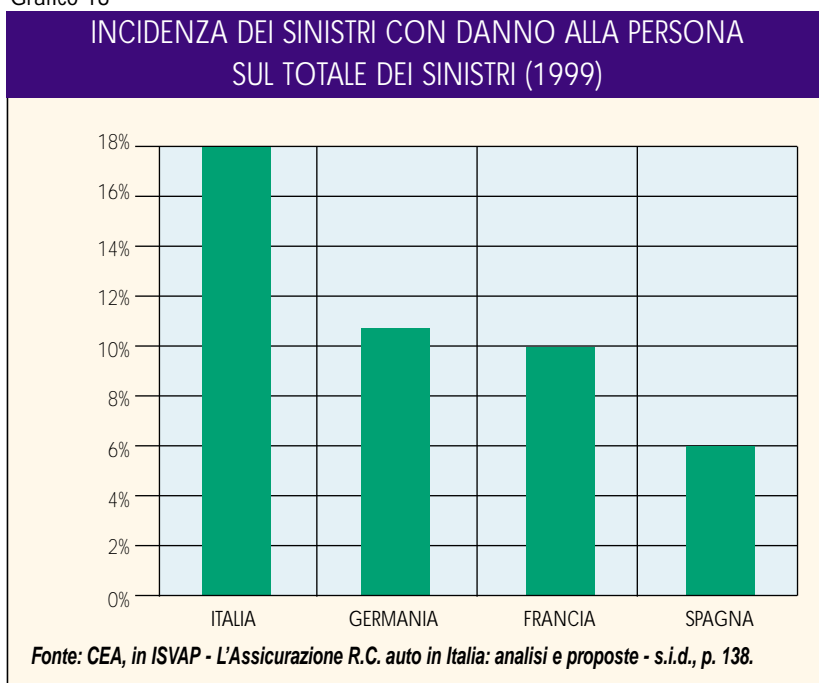
Come si è visto, la crescita maggiore ha riguardato gli indennizzi pagati per i sinistri, cresciuti del 72,5% tra il 1995 e il 1999, mentre il liquidato medio è aumentato del 62,6%.

A determinare questo aumento sembra abbiano concorso molte cause. Una delle principali è certamente l'abnorme crescita dei servizi di riparazione. Si riportano a tale proposito i tassi di crescita 1992-1997 dell'Italia e di altri sei Paesi europei (vedere grafico 17).

La crescita è stata in Italia del 58,2%, contro una media dei sette Paesi del 19,1% e una crescita minima nel Regno Unito e in Francia del 9,8% e del 10,1%. Un motivo che senz'altro spiega per buona parte questa differenza consiste nel fatto che le compagnie italiane lasciano eseguire tutte le riparazioni all'esterno, limitandosi soltanto a controlli poco più che formali, mentre negli altri Paesi è spesso presente la prassi, da parte delle compagnie assicuratrici, di far realizzare tutte le riparazioni connesse ai sinistri da propri laboratori o comunque sotto un proprio stretto controllo.

Un altro motivo che viene addotto per l'aumento degli importi pagati per i sinistri è la forte incidenza di sinistri con danni alle persone, molto cresciuta in Italia rispetto al passato e molto superio-

Grafico 18



re a quella che si ha negli altri Paesi; a ciò si aggiunga la mancanza di una legislazione di riferimento per la magistratura in ordine alla determinazione di criteri uniformi per la liquidazione dei danni alla persona. Limitatamente agli anni 1998 e 1999, l'ISVAP registra un incremento del 17% del numero di sinistri con danni alle persone, del 34% degli importi pagati per questa categoria di sinistri e del 15% del liquidato medio¹⁸. Quanto alla diversa incidenza sul totale che questa categoria di sinistri ha in Italia, rispetto ad altri tre grandi Paesi europei, vedere il grafico 18.

Si rileva anche qui un'altra "anomalia" italiana riguardo l'uso dell'auto, strettamente collegata alla concomitanza di numerosi fattori che caratterizzano il nostro Paese rispetto agli al-

¹⁸ ISVAP - L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte - s.i.d., p. 39.

tri, come la più frequente inosservanza delle regole del codice della strada, a cui si accompagna spesso l'inadeguatezza dei controlli su strada, la maggiore vetustà del parco auto, la frequenza e i livelli della congestione stradale.

3.4 Barriere all'entrata e dinamicità del settore

Il settore RC auto ha avuto in Italia uno scarso *turnover*. Il numero di imprese attive in questo ramo si è ridotto, generalmente per incorporazione e fusione e assai pochi sono stati nell'ultimo quinquennio i nuovi ingressi, in buona parte si tratta di filiali di gruppi esteri. Al contrario altrove, ad esempio nel Regno Unito, dove il settore si è dimostrato molto dinamico, accentuando così la concorrenzialità a tutto beneficio dei consumatori. D'altra parte analisi empiriche, sulle quali riferisce la ricerca ISVAP citata¹⁹, dimostrano che non si hanno, nel ramo RC auto, economie di scala tali da poter costituire delle barriere all'entrata, mentre emergono chiaramente economie di diversificazione, che indipendentemente dalla dimensione delle imprese favoriscono una produzione congiunta del

ramo RC auto e degli altri rami danni.

Tuttavia in Italia, come osserva l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato²⁰ (AGCM), esistono in realtà forti barriere all'entrata, costituite dalla necessità, per l'impresa che vuole entrare nel ramo, di costruire una rete adeguata e capillare per la distribuzione delle polizze RCA e ARD (Assicurazione Rischi Diversi), nonché per la liquidazione dei sinistri. Data la condizione di agenti monomandatari con contratto di esclusiva richiesta per la distribuzione in Italia, l'impresa nuova entrante deve quindi in partenza disporre di una propria rete completa di agenti, con costi elevati e lunghi tempi di realizzazione. A queste barriere all'entrata dovrebbe in qualche misura iniziare ad ovviare la crescente diffusione delle assicurazioni per via telematica.

3.5 Fiscalità e parafiscalità nella RC auto

Anche qui, come per la fiscalità sull'acquisto, pur rimandando al capitolo 2 per considerazioni più specifiche e dettagliate, si espone un quadro di raffronto diretto della fiscalità e parafiscalità sull'assicurazione nei cinque Paesi (vedere tabella 12).

Tabella 12

ONERI FISCALI E PARAFISCALI SULLE POLIZZE RC AUTO				
	Tasse prelevate sui premi RC auto (%)	Contributo Fondo di garanzia (%)	Contributo Bureau carta verde (%)	Contributo ai sistemi di sicurezza sociale (%)
Italia	12,5	4	-	10,5
Francia	18	0,1	-	15
Germania	15	Min.1	Min. 0,1	-
Regno Unito	5	4,5	-	-
Spagna	6	3	0,2 euro/contratto	-

Fonte: CEA 2000, citato in ISVAP, cit. p. 135.

¹⁹ ISVAP - *L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte* - s.i.d., pp.90 e ss.

²⁰ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - *Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000*, p.23.

La Spagna risulta, anche per l'assicurazione auto, come per i carburanti, il Paese fiscalmente meno "esoso", seguito a ruota dal Regno Unito, dove il fisco manifesta nei confronti dell'assicurazione sull'auto una larghezza molto lontana dall'atteggiamento che ha invece sui carburanti. Quanto all'Italia, con il 23% di oneri fiscali e contributivi (escluso il contributo al Fondo di garanzia), il fisco tassa l'assicurazione auto meno della Francia dove esso incide per il 33%. Riguardo al contributo al Fondo di garanzia per le vittime di incidenti stradali per le quali non sia stato identificato il veicolo che ha causato l'incidente, o questo non sia assistito da copertura assicurativa, la percentuale sul premio di assicurazione varia per Francia e Germania, mentre è fissa per l'Italia e gli altri due Paesi.

3.6 Le politiche di vendita e i prezzi

Tra i cinque Paesi presi in considerazione, l'Italia e la Spagna sono quelli dove l'assicurazione auto completa (RC obbligatoria e ARD) è meno diffusa. In Italia l'abbinamento si può stimare intorno al 35% delle polizze, in Spagna è circa del 34%. Per contro in Francia nel 1997 la copertura RC auto + incendio e furto riguardava il 78% del totale e nel Regno Unito riguarda pressoché tutte le polizze²¹.

Le politiche di vendita riguardanti i due tipi di assicurazione, mentre nel Regno Unito e in Francia privilegiano l'offerta di un pacchetto globale, in Italia mantengono distinti i due prodotti,

con livelli di prezzo molto elevati per l'ARD, o per lo meno percepiti come scoraggianti dalla maggioranza dei consumatori. Mentre infatti, nei confronti delle tariffe RC obbligatoria, risultava ancora, almeno fino a un'epoca recente, una correlazione molto bassa tra prezzi e quote di mercato, forse perché l'abitudine alla tariffa unica rendeva ancora poco percepibili al consumatore le differenze esistenti tra le diverse offerte assicurative²², nei confronti dell'ARD invece l'attenzione al prezzo da parte del consumatore è molto alta. Ciò non ha impedito a questo ramo dell'assicurazione auto di avere in Italia risultati economici largamente positivi, a differenza della RC auto.

3.7 Alcuni confronti con gli altri Paesi

Si riportano qui alcune notazioni relative agli andamenti dei premi e delle tariffe in Germania, Francia e Regno Unito²³, per confronto con la situazione italiana; purtroppo mancano invece indicazioni relative alla Spagna.

È interessante innanzitutto confrontare la situazione italiana con quanto accaduto in Germania, l'unico tra i restanti Paesi di confronto dove la liberalizzazione delle tariffe è molto recente, essendo avvenuta nel 1994 come in Italia. In Germania le tariffe partivano da livelli superiori alla media europea e la liberalizzazione ha innescato una concorrenza sulle tariffe che ha portato prima ad un ribasso dei premi e a politiche di forti sconti, che

21) ISVAP - *L'Assicurazione R.C. auto in Italia: analisi e proposte* - s.i.d., p.162.

22) ISVAP - *Ibidem*.

23) ISVAP - *Ibidem*.

hanno messo a repentaglio anche l'equilibrio economico di alcune imprese. Successivamente i premi si sono assestati a livelli comunque inferiori a quelli di partenza. Contemporaneamente si è avuta, come anche in Francia e nel Regno Unito, una progressiva contrazione dei sinistri - anche qui l'Italia risulta in controtendenza - e, come dovunque, un aumento del loro costo medio.

In Francia le tariffe RC auto sono cresciute, dal 1992 al 1996, di 13 punti percentuali, per poi ridursi dal 1996 al 1999 di 10 punti percentuali. Nel 1999 il premio medio in Francia era inferiore alla media europea di quasi il 18%²⁴. I risultati tecnici del totale del comparto assicurazione auto hanno un andamento ciclico, che presentano anche in Germania e nel Regno Unito, e che è presente anche nel comparto italiano, dove si rilevano punte meno accentuate.

Infine nel Regno Unito lo sviluppo della concorrenza nel comparto risale al 1969, anno di abolizione della "Tariffa comune". Negli anni '90, il premio medio è salito del 40% dal 1990 al 1994, per poi decrescere del 18% fino al 1996 e aumentare di nuovo nel biennio successivo riportandosi ai livelli del 1994. Nel 1999 il premio medio nel Regno Unito era superiore alla media europea di quasi il 27%.

Si osserva quindi anche qui una tendenza alla variazione ciclica dei premi medi che non si riscontra nella situazione italiana, dove la crescita risulta costante a partire dal 1994.

3.8 Osservazioni conclusive

Il ramo RC auto in Italia risulta caratterizzato dalle inefficienze tipiche di una struttura poco concorrenziale, è possibile assorbire comunque qualsiasi aumento esterno di costi, senza alcun reale controllo, nella certezza di poterli poi riversare sui premi richiesti e quindi sui consumatori. Soltanto così può spiegarsi l'abnorme crescita del costo delle riparazioni e dei connessi risarcimenti per i sinistri, che non ha riscontri negli altri Paesi presi a confronto.

Un'altra prova della scarsa concorrenzialità del mercato è data dalla crescita ininterrotta dei premi che, come si è visto, si rileva soltanto nella situazione italiana, mentre negli altri Paesi i premi medi hanno un andamento ciclico, mantenendosi comunque più vicini alla media europea. In proposito, il Provvedimento 1377 RC auto dell'AGCM osserva che, nel solo triennio 1996-1999, i premi in Italia sono aumentati del 36% rispetto alla media UE e che se i premi italiani avessero avuto una evoluzione analoga a quella media degli altri Paesi europei, nel solo 1999 i consumatori italiani avrebbero risparmiato circa 7mila miliardi di lire²⁵. Si osserva infine che questa situazione non risulta favorire tutte le imprese, in quanto, su quelle minori, tendono ad incidere in proporzione maggiore le inefficienze e i costi, rispetto ai premi. Lo dimostrerebbe quel 33% di incidenza delle perdite rispetto ai premi di competenza di cui soffrono le imprese minori, contro il 17% medio del ramo, e

²⁴ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000, p.16.

²⁵ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Provvedimento 1377 RC Auto del 28/7/2000, p.16.

valori invece positivi per le imprese maggiori. Anche questo elemento, in prospettiva, rischiando di portare fuori mercato le imprese delle fasce minori, non favorisce il gioco della concorrenza.

4. Le altre voci di spesa connesse all'uso dell'auto: infrastrutture, pedaggi autostradali e servizi connessi all'uso dell'autostrada; i servizi delle agenzie di pratiche automobilistiche e delle autoscuole

Quelle analizzate sopra rappresentano le principali voci di spesa connesse all'uso dell'auto, accanto alla componente fiscale, vista al capitolo 2. Altre voci minori per importo, ma altrettanto rilevanti in senso funzionale, sono connesse all'uso delle infrastrutture - in primo luogo le autostrade - e dei servizi connessi, nonché alla disponibilità di servizi per l'automobilista, che vanno dalle autoscuole al disbrigo di pratiche automobilistiche.

4.1 La dotazione di autostrade, i pedaggi autostradali e i servizi connessi all'uso dell'autostrada

La mobilità extraurbana su gomma ha a disposizione in Italia 6.462 km di rete autostradale, su 305.881 km di strade. In termini di rapporto tra parco circolante e disponibilità di autostrade, in Italia e negli altri Paesi qui presi in esame per confronto, la situazione alla fine degli anni '90 si presentava nei termini indicati nella tabella 13.

Tabella 13

DISPONIBILITÀ DI AUTOSTRADE IN KM	
	Km di autostrada per veicolo circolante
Italia	88
Francia	111
Germania	96
Regno Unito	51
Spagna	165

Fonte: "Una politica industriale per i trasporti. L'analisi e le proposte del documento programmatico di Confindustria sulla competitività", in Terra Mare Cielo 32/2001 p.27.

L'Italia è, dopo il Regno Unito, il Paese dove la dotazione di chilometri per veicolo circolante è più bassa. Tuttavia, nell'interpretazione di queste differenze occorre partire dal fatto che l'Italia ha, tra i cinque Paesi, il tasso di motorizzazione più alto²⁶. Inoltre, per le infrastrutture stradali l'assetto morfologico del Paese ha un peso importante. Ad esempio la maggior parte della superficie italiana è montuosa, mentre in Germania la parte pianeggiante è molto più ampia, la parte montuosa comprende vasti altipiani ed i monti sono generalmente bassi e tondeggianti; quanto alla Francia la parte pianeggiante è ancora più ampia, in proporzione, che in Germania. Per quanto riguarda le differenze tra l'Italia e gli altri due Paesi, il Regno Unito, oltre ad avere tra i cinque il più basso tasso di motorizzazione, ha anche in assoluto un numero di chilometri di autostrada pari alla metà di quello italiano; la Spagna invece ha una dotazione simile a quella italiana in termini di km di autostrade, ma un tasso di motorizzazione che è pari al 72% di quello italiano.

²⁶ I tassi di motorizzazione dei cinque Paesi al 1997 erano i seguenti: Italia 0,53, Germania 0,50, Francia 0,44, Spagna 0,39 e Regno Unito 0,37 (Elaborazioni su dati ACI, Annuario Statistico Italiano 2000).

Riguardo al pagamento del pedaggio autostradale, non tutti i Paesi europei qui presi in considerazione lo richiedono (vedi tabella 14).

Tabella 14

PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE		
	Pagamento di un pedaggio	Tariffe medie di pedaggio per veicolo-km (euro)
Italia	misto	4,6 cts
Francia	si	6,3
Germania	no	-
Regno Unito	no	-
Spagna	misto	7,6

Fonte: Provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (A87) ADUSBEF/AUTOSTRADALE, del 04/07/96, p.8 e Piano Generale dei Trasporti, BOZZA, 20 dicembre '99, p.213.

La tariffa del pedaggio autostradale in Italia è deliberata dal CIPE attraverso un meccanismo di *price cap* nella cui formula la variazione ammessa del paniere tariffario non deve superare il tasso d'inflazione previsto, diminuito del tasso di crescita atteso della produttività e aumentato di un indicatore composto dei miglioramenti qualitativi dei servizi. Formula e parametri sono rivedibili ogni cinque anni. Questo *price cap* misto dovrebbe funzionare da incentivo sia per la crescita dell'efficienza che per il miglioramento qualitativo dei servizi. Tuttavia il parametro riferito a questi ultimi si limita a tener conto soltanto della pavimentazione e dell'incidentalità della strada, e ignora indicatori importanti di qualità dei servizi come la segnaletica, l'informazione ai viaggiatori, le code ai caselli, ecc. Si tratta quindi di un *price cap* che sem-

bra più rivolto a regolare i ricavi dei gestori che a tener conto nella formazione del prezzo di variabili determinanti per migliorare l'efficienza dell'uso dell'autostrada da parte degli utenti²⁷.

La spesa complessiva in pedaggi autostradali in Italia elaborata dall'ACI su dati dell'AISCAT, dava, nel 1999, 5.324 miliardi di lire correnti, pari a 2 miliardi e 750 milioni di euro²⁸.

L'uso dell'autostrada comporta, come principali servizi accessori, la disponibilità del soccorso stradale e di aree di servizio e di sosta. Il soccorso stradale è aperto ad una pluralità di operatori, mentre per le aree di servizio l'acquisto del pacchetto di maggioranza della società Autostrade da parte del gruppo Benetton ha sollevato un curioso conflitto d'interessi sul quale ha dovuto intervenire l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

4.2 Le agenzie di servizi all'automobilista: pratiche automobilistiche e autoscuole

In ambedue questi settori tendono spesso a prevalere comportamenti anti-concorrenziali che penalizzano l'automobilista utente e sono generalmente il portato di difese e arroccamenti corporativi da parte degli operatori, che hanno richiesto a volte anche l'intervento dell'Autorità Garante della Concorrenza. In particolare per quanto riguarda le agenzie di pratiche automobilistiche, già nel 1993 l'Autorità Garante giudicò, come ingiustificati ostacoli all'instaurarsi di una effettiva concorrenza, le

²⁷ Su questo punto vd. Piano Generale dei Trasporti, BOZZA, 20 dicembre '99, pp.214 ss.

²⁸ ACI Automobile Club d'Italia - Annuario Statistico 2000 - Roma, 2000 p.146.

condizioni imposte dalla legge sulle attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto²⁹, sia riguardo all'ammissione di nuovi entranti nel settore, sia in termini di regolamentazione tariffaria - aspetti per i quali avrebbero dovuto invece essere sufficienti un controllo amministrativo sui requisiti di onorabilità e solidità patrimoniale degli aspiranti operatori, nonché, per quanto riguardava i prezzi delle prestazioni, la libera trattativa tra gli operatori e gli utenti.

Un'importanza ancora maggiore delle agenzie di pratiche automobilistiche rivestono, nella vita dell'automobilista, le autoscuole. Anche in questo settore tende a vigere una scarsa concorrenzialità, che ha costretto l'Autorità Garante della Concorrenza a intervenire due volte, la prima con una diffida a continuare un'intesa tra organismi rappresentativi nazionali e locali, rivolta a predeterminare i prezzi dei servizi prestati e le condizioni di offerta, nonché l'accesso ad altri operatori³⁰, e la seconda segnalando le distor-

sioni alla concorrenza che nascevano dall'inclusione, nel Nuovo Codice della strada, della "limitazione numerica delle autoscuole in relazione alla popolazione, all'indice della motorizzazione e all'estensione del territorio". In proposito l'Autorità Garante osservava che la limitazione del numero degli operatori presenti, comportando una loro generale protezione di mercato, poteva favorire accordi collusivi sui prezzi. Di conseguenza auspicava la revisione in tal senso del Nuovo Codice della strada e raccomandava alle Province di evitare qualunque limitazione all'entrata nel settore, dettata da finalità di mantenimento dell'attuale struttura dell'offerta³¹.

In conclusione si sarebbe tentati di affermare che quando si intende lavorare in un mercato il più possibile protetto dalla concorrenza, non è certo la dimensione d'impresa a scoraggiare. Lo dimostrerebbe infatti il comportamento di mercato degli esercenti i servizi per l'auto, intenti a mantenere i loro settori il più possibile protetti.

29) Legge 264/91.

30) Provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato 1150 cit.

31) Segnalazione/Parere ASO 93 - del 12/06/97 in Bollettino dell'AGCM n.22/1997.

Osservazioni conclusive

1. Alcuni aspetti introduttivi

Dall'analisi dei dati relativi alla struttura ed alle caratteristiche della spesa degli automobilisti nei principali Paesi europei emerge una sostanziale omogeneità di comportamenti in merito all'uso dell'auto. Il suo impiego è prevalentemente dedicato agli spostamenti casa-lavoro in ambito urbano ed alle attività del tempo libero ed ha di fatto quasi completamente sostituito gli altri mezzi di trasporto, con l'eccezione dell'aereo e del treno sulle lunghe percorrenze. Le stesse differenze di reddito *pro-capite*, che pure sussistono in modo più o meno significativo fra i diversi Paesi appartenenti all'UE, non incidono in maniera particolare sui comportamenti relativi all'uso del mezzo, quanto piuttosto sulle caratteristiche e sulle prestazioni delle autovetture (dimensioni del veicolo, cilindrata e potenza del motore, caratteristiche tecniche, dotazioni di bordo, ecc.), sulle modalità di acquisto e sulla frequenza con cui il mezzo è sostituito.

In Italia, l'ammontare di spesa che ciascuna famiglia destina mensilmente ai trasporti è di circa 600mila lire (oltre 300 euro), pari ad oltre il 17% dei consumi totali, e rappresenta la terza voce per importanza dopo i beni alimentari e quelli relativi alla casa. Di questa somma, oltre il 90% è assorbito dalle spese relative all'acquisto, all'uso ed al mantenimento dell'automobile. Tale percentuale è tanto più significativa, se si pensa che negli ultimi anni, da un la-

to, sono aumentate le tariffe per i servizi ferroviari e, dall'altro, è aumentato il numero di passeggeri che utilizzano il mezzo aereo per motivi legati al turismo ed al tempo libero.

I dati riferiti all'Italia non si discostano in modo significativo da quelli relativi ai principali Paesi europei, come la Francia, la Germania ed il Regno Unito, dove la spesa per l'automobile costituisce, rispettivamente, l'89, il 91 e l'86% del totale destinato ai trasporti.

L'alto grado di standardizzazione che caratterizza il comportamento degli automobilisti europei ha radici profonde. Esso trova origine nelle importanti ripercussioni che la capillare diffusione dell'auto ha comportato nella vita quotidiana dei cittadini dell'UE. Fra di esse, quella più significativa è forse rappresentata dai profondi mutamenti che ha subito l'uso del territorio e dalle conseguenti diverse modalità con cui l'automobilista tende a rapportarsi ad esso. La facilità degli spostamenti in auto ha favorito, infatti, una progressiva delocalizzazione sia delle residenze sia dei luoghi di lavoro e di quelli dedicati al tempo libero. Dai centri storici il processo di delocalizzazione ha investito progressivamente le aree periferiche delle grandi città, le zone rurali ed i centri urbani minori, sulla base di una erronea pianificazione territoriale, che ha sempre meno fatto riferimento alla disponibilità delle reti di trasporto collettivo, come accadeva invece in passato. Ne derivano una dipendenza sempre più marcata

dall'uso dell'automobile ed un aumento della lunghezza nei percorsi medi. Soprattutto in quelle zone dove non c'è alternativa all'uso del mezzo privato, i due processi tendono ad autoalimentarsi reciprocamente, rendendo sempre più difficile l'introduzione di soluzioni di trasporto alternative.

In tale quadro, che accomuna, sia pure con diverse angolature, i principali Paesi europei, gli unici elementi che sembrano costituire un possibile motivo di freno alla diffusione dell'automobile ed alle interazioni che il suo uso tende a determinare sul territorio sono rappresentati, da un lato, dalla congestione e dalle conseguenze negative di carattere sociale, economico ed ambientale che essa determina e dall'altro, dalla progressiva saturazione nel livello di diffusione che l'auto ha raggiunto fra i consumatori europei, dovuta anche ad una crescita della popolazione ormai vicina allo zero.

Sul primo elemento, sebbene non siano disponibili sufficienti informazioni e dati statistici comparativi atti ad avvalorare in modo soddisfacente e completo una determinata tesi interpretativa, è ragionevole supporre che sussistano alcune significative differenze nel grado in cui il fenomeno si manifesta nei singoli Paesi europei. Ciò riguarda in modo particolare le aree urbane, dove la minore dotazione d'infrastrutture di trasporto pubblico ed una diversa qualità, affidabilità e frequenza dei servizi collettivi offerti, che contraddistingue in negativo l'Italia rispet-

to ai principali Paesi dell'Unione, contribuiscono a determinare da parte dell'utente una forma di dipendenza "forzata" nei confronti dell'automobile, che nelle situazioni estreme mette a dura prova quel senso di soddisfazione che la disponibilità del bene auto generalmente suscita nel proprietario e che rappresenta una delle motivazioni fondamentali che ne giustificano l'acquisto¹. Una tale situazione tende a manifestarsi sempre più frequentemente nel caso italiano, dove le carenze di carattere infrastrutturale e la scarsa disponibilità di sistemi di trasporto collettivo efficienti, nella maggior parte delle aree urbane, fanno sì che il traffico privato raggiunga, soprattutto in alcuni periodi dell'anno e su alcune tratte nevralgiche della rete, livelli di congestione ormai insostenibili.

Per quanto riguarda il secondo elemento, il livello ormai prossimo alla saturazione, a cui è giunto il mercato dell'automobile in Europa, presenta diverse implicazioni. Va notato, ad esempio, come l'acquisto della seconda ed in alcuni casi della terza automobile da parte delle famiglie europee non implichi necessariamente che il numero di chilometri percorsi e/o di ore trascorse alla guida aumentino in maniera direttamente proporzionale. Al contrario, l'uso della seconda e terza auto tende ad essere progressivamente minore rispetto a quello della prima. Ciò fa ritenere che in futuro non dovrebbe verificarsi lo stesso tumultuoso aumento del traffico e della circolazione che si è invece

1) In numerose indagini di carattere motivazionale, volte a valutare il grado d'appagamento del consumatore nell'uso dell'auto, è emerso come al "piacere della guida" ed alla soddisfazione derivante dal possesso di un mezzo di trasporto privato in grado di garantire una piena autonomia negli spostamenti, si vada progressivamente sostituendo un senso di frustrazione e di "rifiuto", che trova soprattutto origine dalla sensazione di costrizione che l'uso obbligato dell'auto finisce con il generare in molti automobilisti.

registrato in passato, a seguito dell'aumento del parco circolante.

A ciò si aggiunge un ulteriore elemento, spesso trascurato nel dibattito legato all'uso dell'automobile, rappresentato dall'importanza che l'introduzione di continue innovazioni di carattere tecnologico (sia nell'uso dei materiali e nell'aerodinamica dei veicoli, che nell'applicazione di nuove soluzioni di carattere meccanico ed elettronico) ha avuto nel contribuire alla riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti per chilometro percorso. Tale processo ha consentito in passato che lo straordinario aumento del parco veicolare non si traducesse in un'altrettanto rapida crescita dell'inquinamento atmosferico e probabilmente consentirà in futuro di contenere ulteriormente, se non addirittura di ridurre in valore assoluto, i danni che il trasporto con mezzi privati provoca all'ambiente.

La grande importanza che l'automobile ha assunto nella vita quotidiana e nel bilancio della maggior parte dei cittadini europei trova riscontro in primo luogo nel rilievo assunto dal gettito fiscale derivante dalle diverse fasi del ciclo economico dell'auto. Due elementi emergono a tale riguardo. Da un lato, l'ampia tipologia delle imposte e delle tasse che gravano sul settore (sull'acquisto, sul possesso e sull'uso del mezzo) e che presentano caratteristiche sostanzialmente simili nei principali Paesi europei. Dall'altro, l'uso dello strumento fiscale anche a fini di politica dei trasporti, a sostegno di linee di in-

tervento nel settore che consentano di influire sulle stesse modalità di utilizzo del mezzo da parte degli automobilisti. Da questo punto di vista, non tutti i Paesi europei si trovano sullo stesso piano: alcuni di essi sono più avanti nel percorso di riforma ed hanno già identificato una linea di interventi e di riforme coerenti con un tale indirizzo; altri, come l'Italia, sono più indietro e presentano ancora segnali di incertezza nella scelta degli obiettivi che intendono perseguire.

L'onere fiscale non costituisce l'unico elemento di distorsione del mercato le cui conseguenze ricadono sul bilancio familiare dei cittadini-automobilisti. L'ampia varietà di settori che direttamente o indirettamente sono collegati all'uso dell'auto, da quelli della produzione e distribuzione delle autovetture, delle sue parti di ricambio e dei carburanti, a quelli relativi ai servizi di assicurazione e di manutenzione, non sempre presentano un assetto di mercato che per trasparenza e per livello di concorrenza favorisce i consumatori. L'esistenza di poche grandi imprese *leader* che beneficiano di posizioni di tipo monopolistico o oligopolistico nei principali mercati e la persistenza di norme atte a mantenere lo *status quo* e le conseguenti condizioni di privilegio dei soggetti *incumbent*, si ripercuotono sul grado di trasparenza delle transazioni e sulla formazione dei prezzi e delle tariffe, a svantaggio degli automobilisti che si trovano spesso costretti a pagare cifre significativamente più elevate di

quelle ipotizzabili in condizioni di libero mercato.

L'introduzione di regole comuni da parte dell'Unione Europea non ha ancora contribuito alla costituzione di un vero e proprio mercato unico su scala continentale, caratterizzato dalla presenza di regole standardizzate in grado di determinare comportamenti uniformi per quanto riguarda sia i consumatori-utenti, sia i produttori di beni e di servizi. Tali limiti si riflettono su tutti i mercati che riguardano direttamente o indirettamente l'automobile.

È importante sottolineare come la riforma delle norme e delle leggi che regolano il settore automobilistico non riguarda soltanto il sistema fiscale ed in generale gli interventi di liberalizzazione e regolazione dei mercati, ma coinvolge l'intera politica dei trasporti, con particolare riguardo alle politiche di gestione della domanda di mobilità.

Ciò nasce dalla consapevolezza che le misure di tipo fiscale possono essere utilizzate per obiettivi di regolazione e di gestione del traffico e della mobilità nelle aree urbane (tariffazione della sosta, *road pricing*, limitazione nell'accesso ai centri urbani, ecc.), anche a parità di gettito complessivo e che, soprattutto, il fatto di spendere meno e meglio per l'automobile, e nello stesso tempo migliorare le condizioni ambientali in cui viviamo, è un obiettivo ragionevole e perseguibile da parte dell'automobilista stesso, ma soprattutto da parte di chi ne tutela gli interessi dal punto di vista economico e sociale.

2. Alcune osservazioni circa gli oneri fiscali e parafiscali in vigore nel settore dell'automobile in Italia ed in Europa

Mentre è disponibile uno specifico documento che consente di confrontare in modo coerente e sistematico la struttura dei diversi sistemi fiscali in vigore nei principali Paesi europei, l'assenza di un'analogo fonte informativa per quanto riguarda il gettito complessivo che ciascuno Stato incassa dal settore dell'automobile non consente un analogo confronto a livello europeo. Nel capitolo 2 sono stati riportati i principali risultati di una ricerca che il CER svolse alcuni anni fa su tale argomento e che consentiva di misurare il livello delle entrate complessive dello Stato italiano. Si è ritenuto opportuno in questa sede aggiornare tali cifre, in modo da inquadrare, nel migliore modo possibile, le principali caratteristiche del gettito fiscale proveniente dal settore automobilistico e le dimensioni relative che ciascun tipo di imposta è in grado di generare allo stato attuale nel nostro Paese.

Nel caso italiano, la cifra complessiva del gettito fiscale, relativa alla sola automobile, ammonta nel 2000 a circa 81 mila miliardi di lire, pari a 41,7 miliardi di euro, mentre, per il trasporto privato nel suo complesso, la cifra supera i 105 mila miliardi di lire (54,3 miliardi di euro). Il confronto con il dato relativo al 1990 indica un costante aumento del gettito relativo alla sola automobile, che nell'arco di dieci anni è incrementato di oltre

Tabella 1

GETTITO DELLE PRINCIPALI IMPOSTE E TASSE GRAVANTI SULLE AUTOVETTURE PRIVATE									
(Miliardi di lire a prezzi correnti, valore miliardi in euro in parentesi)									
ANNI	Carbur./Lubrif. I.V.A. e Imp. Fabbric.	I.V.A. Acquisto veicoli e accessori	I.V.A. manutenzione e pneumatici	IET APIET/ARIET IPI/IPT	Tasse su R.C.A.	I.V.A. Pedaggi Autostrali	I.V.A. Ricoveri e Parcheggi	Tassa automobilistica	TOTALE
1990	24.616 (12,7)	7.866 (4,1)	4.190 (2,2)	582 (0,3)	1.001 (0,52)	428 (0,22)	625 (0,32)	4.344 (2,2)	43.652 (22,5)
1995	34.135 (17,6)	8.902 (4,6)	5.666 (2,9)	1.331 (0,68)	2.179 (1,12)	542 (0,28)	1.364 (0,70)	6.042 (3,1)	60.161 (31,1)
2000	42.129 (21,8)	13.685 (7,1)	7.988 (4,1)	1.497 (0,77)	4.747 (2,5)	790 (0,41)	2.003 (1)	7.950 (4,1)	80.789 (41,7)

Fonte: Elaborazioni effettuate dalla Direzione Centrale Studi e Ricerche ACI.

l'80% in valore corrente, una variazione quindi ben superiore a quella dell'inflazione (vedi tabella 1).

Se si classificano i diversi tipi di imposta secondo tre categorie principali di riferimento - acquisto, possesso ed uso del mezzo - emergono i seguenti risultati, riferiti all'anno 2000:

- Le imposte relative alla fase di acquisto del mezzo² contribuiscono per il 19% circa alle entrate totali, per un ammontare complessivo di oltre 15miliardi (8 miliardi di euro);

- Quelle relative al possesso³ contribuiscono per il 16% circa, pari ad un ammontare di 12.700 miliardi (7 miliardi di euro);

- Quelle relative all'uso⁴ contribuiscono per il 65% circa, pari ad un ammontare di 53miliardi (27 miliardi di euro).

È da queste cifre che è necessario partire per ipotizzare possibili percorsi di riforma del sistema fiscale in vigore nel settore automobilistico.

3. Le principali caratteristiche relative agli oneri fiscali e parafiscali gravanti sul settore dell'auto in Europa

Dall'analisi delle caratteristiche relative agli oneri fiscali e parafiscali gravanti sul settore dell'automobile, nei principali Paesi europei, è possibile trarre alcuni elementi di riflessione a cui ispirarsi nell'identificazione di interventi di politica economica in tale campo.

L'argomento contiene numerosi elementi di interesse, che traggono origine dal fatto che:

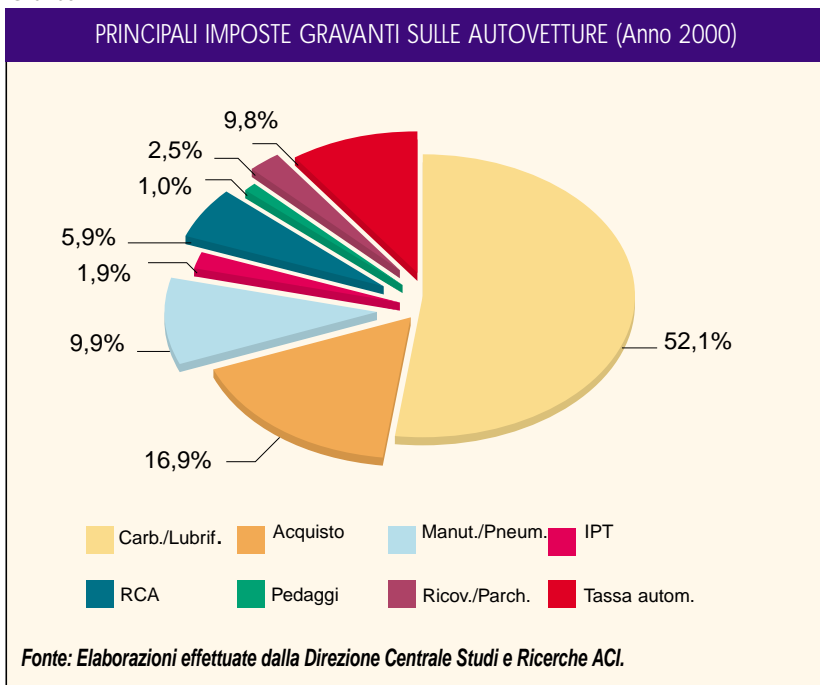
- Il processo di unificazione europea, che quest'anno subirà un'ulteriore accelerazione con l'entrata in vigore dell'euro, non è ancora stato completato: nel caso specifico dell'automobile, ad esempio, vi sono ancora ampi margini di intervento nel processo di armonizzazione dei sistemi fiscali nazionali;

2) In tale categoria sono comprese l'IVA per l'acquisto di veicoli ed accessori vari e le imposte relative a: IET, APIET, ARIET ed IPI/IPT.

3) In tale categoria sono incluse le tasse sulla RC auto e la Tassa Automobilistica.

4) In tale categoria sono comprese le tasse relative ai carburanti e lubrificanti (IVA ed imposte di fabbricazione), quelle relative ai servizi di manutenzione ed ai pneumatici, quelle sui pedaggi autostradali e sui ricoveri ed i parcheggi.

Grafico 1



□ Finora, il gettito fiscale derivante dai diversi sistemi di imposta applicati all'automobile si è caratterizzato per la facilità nella raccolta, la sostanziale stabilità nel tempo e l'elevata continuità di rendimento, oltre che per le notevoli dimensioni raggiunte (si ricorda come, nel caso italiano, si tratti del 16% delle entrate tributarie complessive, corrispondenti al 4% del PIL); la progressiva saturazione del mercato dell'auto influirà probabilmente in futuro sul livello e sulle caratteristiche di tale gettito e ciò potrebbe rappresentare un utile incentivo all'attuazione di una riforma del sistema fiscale che superi le logiche di quella attualmente in vigore nel settore e che consenta, tra i vari obiettivi, anche quello di ridurre ulteriormente il cari-

co fiscale unitario per l'automobilista;

□ In passato, il sistema di imposizione fiscale applicato all'automobile ha soprattutto risposto ad obiettivi di massimizzazione del gettito (o al massimo di politica energetica), mentre quelli di natura trasportistica ed ambientale erano posti in secondo piano o, addirittura, trascurati; oggi, la crescente necessità di intervenire nel settore dei trasporti con provvedimenti di governo della domanda rende necessario rivedere tale impostazione; si tratta in particolare di intervenire con strumenti quali ad esempio il *road pricing*, il *park pricing*, la limitazione e regolazione del traffico nei centri storici, e con contestuale adozione di nuove normative e *standards* di pianificazione del territorio nei quartieri di nuova realizzazione, ecc., in grado di favorire soluzioni innovative che contribuiscano a razionalizzare l'utilizzo del mezzo privato, soprattutto là dove si determinano conseguenze particolarmente negative dal punto di vista ambientale (inquinamento atmosferico ed acustico) e della congestione stradale;

□ In considerazione della serietà con cui il problema della mobilità si pone soprattutto nelle aree urbane, molti osservatori concordano nel fatto che, nella definizione dell'ammontare delle risorse finanziarie destinate agli investimenti pubblici in opere infrastrutturali, sia necessario tenere in maggior conto la capacità del settore di generare un gettito fiscale di notevoli dimensioni.

Nella maggior parte dei Paesi analizzati sono presenti tre categorie di imposte che riguardano il bene automobile: quelle relative all'acquisto ed al possesso del mezzo e quelle relative al suo utilizzo, la più importante delle quali è costituita dalle imposte sui carburanti, da cui trae origine la maggior parte del gettito fiscale.

Per quanto riguarda le imposte applicate al momento dell'acquisto del mezzo, la principale osservazione che emerge dall'analisi riguarda la necessità di unificare il sistema delle aliquote IVA, che allo stato attuale presenta sostanziali differenze fra i principali Paesi dell'Unione, onde favorire una maggiore integrazione dei singoli mercati nazionali. Diverso è invece il discorso per quanto riguarda le imposte relative alla fase di immatricolazione e prima iscrizione del veicolo, soprattutto in considerazione delle possibili implicazioni che un mercato in via di progressiva saturazione potrebbe comportare sul gettito relativo a tale fase del ciclo dell'auto. In relazione a questo tipo di imposta esistono infatti i margini per intervenire in funzione di diversi obiettivi. Si tratta in primo luogo di stabilire in che misura sia realizzabile una piena armonizzazione a livello europeo della normativa fiscale attualmente in vigore e del suo carico complessivo su scala nazionale, onde favorire una più omogenea circolazione dei beni e delle persone ed un più trasparente funzionamento dei mercati. L'Unione si è finora espressa su questo ar-

gomento con riferimento alla necessità di evitare una doppia imposizione in caso di cambiamento di residenza all'interno dell'UE⁵. Allo stato attuale, infatti, in 11 Stati europei un cittadino che si sposta da un Paese all'altro è costretto a pagare tale onere due volte, senza possibilità di ottenere il rimborso relativo alla spesa sostenuta in precedenza. Modifiche all'attuale sistema di immatricolazione delle auto sono infine possibili in relazione a specifiche misure di politica dei trasporti. Si pensi ad esempio alla possibilità di intervenire sui costi di immatricolazione, onde favorire una più rapida sostituzione di veicoli particolarmente vecchi e quindi maggiormente inquinanti.

Dal tributo relativo alla titolarità del veicolo, di tipo annuale, meglio noto, nel caso italiano come "bollo auto", è possibile trarre spunto per ipotizzare alcuni significativi interventi di riforma in sede europea, sulla falsariga di quanto è già accaduto in alcuni dei Paesi membri più avanzati. Originariamente, tale tipo di imposta rappresentava uno strumento di prelievo da collegare in qualche modo all'uso del suolo pubblico⁶. Attualmente, la possibilità di intervenire nel processo di omogeneizzazione fiscale in materia di tasse di circolazione costituisce un'importante opportunità per indirizzare il gettito di tali imposte verso obiettivi non soltanto di natura fiscale, ma anche di carattere più direttamente trasportistico, ambientale e/o sociale, tenendo conto di fattori quali ad esempio la po-

5) Si fa in particolare riferimento alla seguente comunicazione della Commissione al Consiglio: Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament and the economic and social committee, Tax policy in the European Union - Priorities for the years ahead, Brussels, 23.5.2001.

6) Come noto, essa era considerata una forma di risarcimento a fronte di un beneficio rappresentato dall'utilizzo del suolo pubblico da parte del proprietario di un veicolo privato.

tenza del motore, il livello dei consumi di carburante e/o delle emissioni di sostanze inquinanti, l'età della vettura, ecc. È su questa strada che probabilmente si indirizzerà l'Unione, pur nel rispetto della autonomia impositiva dei singoli Paesi membri, nel tentativo di indicare un possibile percorso di riforma del settore che consenta di coniugare obiettivi di carattere sociale ed ambientale con un rinnovato e più equilibrato utilizzo dell'auto da parte dei cittadini europei. Come riportato nel capitolo 2 di quest'indagine, in alcuni Paesi europei è ad esempio in vigore un'imposta di registrazione il cui livello viene stabilito sulla base del grado di inquinamento prodotto dall'automobile⁷. Nel caso della Francia, invece, il legislatore ha deciso di introdurre un sistema di calcolo basato su uno schema di tipo proporzionale, che permetta di evitare il rischio di regressività dell'imposta, come accade invece in Italia⁸. È interessante notare come in questo particolare caso, obiettivi di tipo ambientale ("far pagare di più le automobili più vecchie e quindi più inquinanti") possano entrare in conflitto con obiettivi di carattere sociale ("far pagare di meno i possessori di automobili più vecchie, che hanno, presumibilmente, redditi più bassi").

È possibile ipotizzare di intervenire, infine, con forme di riduzione mirata dell'ammontare dell'imposta, considerando anche il fatto che essa viene calcolata, come in Italia, in sede regionale. In alcune grandi città, dove il livello

della congestione stradale è particolarmente elevato, si può ad esempio ipotizzare di introdurre uno sconto sull'ammontare dell'imposta da pagare a tutti coloro i quali sono disposti a partecipare a programmi di *car pooling* e/o *car sharing*, previa naturalmente la messa in atto di sistemi di controllo della reale funzionalità dei programmi stessi o a chi acquisti e dimostri di utilizzare l'abbonamento ai mezzi pubblici. Un'ulteriore iniziativa può ad esempio riguardare la possibilità di ridurre, sia pure per un periodo di tempo limitato, l'ammontare dell'imposta a favore di coloro i quali acquistino un posto auto nei pressi della propria residenza fuori dalla sede stradale.

Anche per quanto riguarda le imposte relative alla fase di utilizzo dell'automobile, si possono ipotizzare alcune forme di intervento sull'attuale quadro normativo. Come noto, tale categoria di tributi rappresenta la più importante per l'erario, dato l'ammontare del gettito ottenibile. Essa comprende, in primo luogo, le imposte sui carburanti e, in generale, quell'insieme di provvedimenti di natura fiscale e parafiscale che ricadono direttamente o indirettamente sulle diverse modalità di utilizzo dell'automobile: IVA sulle parti di ricambio e sui pneumatici, sui ricoveri, sui parcheggi e sui pedaggi autostradali e, in prospettiva, su nuove forme di regolazione della domanda basate sul cosiddetto *road pricing* e *park pricing*. Per quanto riguarda l'imposta sui carburanti, dato l'ammontare del gettito

7) Con riferimento, ad esempio, al livello di emissione di CO₂. Su questo tema sono già attivi diversi programmi comunitari, quali ad esempio il Community Strategy on CO₂ Emissions from Cars, l'Auto Oil II Programme e lo European Climate Change Programme.

8) Come noto, la tassa di immatricolazione, nella misura in cui è calcolata in modo più o meno proporzionale, può avere un effetto di tipo regressivo sui redditi più bassi.

che è in grado di garantire, essa rappresenterebbe lo strumento più appropriato per intervenire sull'andamento della domanda e sul comportamento dell'automobilista. In pratica, però, le conseguenze di tipo inflazionistico legate ad un eccessivo aumento nei prezzi dei carburanti e la bassa elasticità della domanda dell'automobilista al prezzo della benzina o del gasolio, sconsigliano l'uso di questo strumento per obiettivi di contenimento della domanda di trasporto su gomma. A ciò si aggiungono i problemi riguardanti i rischi di regressività dell'imposta, nella misura in cui essa viene indiscriminatamente applicata a soggetti aventi redditi molto diversi fra loro. Un aumento del prezzo della benzina dovuto ad un inasprimento del carico fiscale, ad esempio, tende ad incidere in misura più elevata sul reddito delle persone meno abbienti rispetto a chi ha redditi elevati. La sostanziale inefficacia dello strumento impositivo nel controllo della domanda di carburanti rende necessario intervenire con strumenti di altro tipo. Il problema è complesso e lo testimonia il fatto che finora nessun governo europeo è stato in grado di trovare una soluzione ragionevole. Ci sta provando il Ministero delle Finanze del governo inglese, che ha attualmente allo studio un progetto di riforma del sistema fiscale relativo all'auto che consenta di formulare, a parità di gettito per l'erario, un sistema impositivo basato su meccanismi di incentivo e di disincentivo coerenti con specifici obiettivi

di politica dei trasporti. I risultati di tale ricerca non potranno peraltro essere disponibili prima di due o tre anni.

Per quanto riguarda l'ultimo tema citato, molti osservatori hanno sollevato il problema relativo al possibile utilizzo di una quota parte delle risorse finanziarie dovute al gettito derivante dall'automobile a fini trasportistici ed ambientali, con il duplice obiettivo di mitigare gli effetti dovuti alle esternalità negative che il suo uso contribuisce a produrre e di favorire, allo stesso tempo, una riduzione dei prezzi dei prodotti petroliferi. Si intende in tal senso fare riferimento ad interventi di realizzazione di nuove opere infrastrutturali (quali ad esempio nuove linee metropolitane e ferroviarie, parcheggi di scambio che contribuiscano a favorire l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile, sistemi di controllo e regolazione del traffico e della circolazione, ecc.). Tali interventi dovrebbero riguardare in modo particolare le aree urbane, notoriamente più soggette alle conseguenze negative del traffico privato. Accanto ad essi vanno ricordati anche quegli interventi minori, ma non meno importanti, che riguardano ad esempio il miglioramento della segnaletica stradale, la cui qualità spesso incide sul livello di incidentalità di alcune strade, la diffusione delle barriere antirumore per combattere il crescente inquinamento acustico, ecc. A ciò si aggiunge anche un campo spesso trascurato ma di fondamentale importanza, rappresentato dai contributi alla ricer-

ca applicata ed alla innovazione tecnologica: il lancio sul mercato a prezzi competitivi, eventualmente anche a seguito della erogazione di sussidi ed incentivi di origine pubblica, di automobili costruite con soluzioni tecniche innovative (in termini di materiali, di livelli di consumo, di tipo di carburanti, di *standard* di sicurezza, ecc.) può contribuire in modo determinante a modificare in futuro la qualità della mobilità su gomma.

Con riferimento specifico al caso italiano e considerando l'ampio spettro di soluzioni alternative che possono essere prospettate, sembra di poter concludere che la fiscalità relativa al settore dell'automobile, pur essendo stata modificata più volte nel corso degli anni, stenta ancora a presentare un disegno coerente, in grado di coniugare le esigenze di gettito con specifici obiettivi di politica dei trasporti, come è invece accaduto in altri Paesi europei, come ad esempio in Francia, Germania e Regno Unito, dove il legislatore è intervenuto a più riprese sull'argomento.

4. La posizione dell'Unione Europea in materia di fiscalità sull'auto

Pur non essendosi ancora espressa in forma definitiva e diretta sul tema della fiscalità sull'auto, l'Unione Europea mostra di condividere la necessità di intervenire con provvedimenti di riforma del sistema della fiscalità relativa al settore. In generale, la Commis-

sione ha espresso la necessità, in un'ottica di maggiore integrazione e cooperazione economica e sociale fra i Paesi membri, di rimuovere gli elementi di distorsione e gli ostacoli che impediscono il raggiungimento di una piena armonia fra i singoli sistemi fiscali nazionali, e soprattutto di eliminare l'inefficienza legata al funzionamento di 15 diversi sistemi di tassazione, con l'obiettivo di rendere più immediato e trasparente il rapporto tra il contribuente ed il cittadino⁹. Ciò s'ispira al principio secondo il quale ogni Stato membro ha la libertà di effettuare le proprie scelte in materia fiscale in funzione dei sistemi che ritiene più appropriati e più adatti alle proprie esigenze, ma ciò non vuol dire che le scelte effettuate da ciascun Stato si verifichino in modo isolato e che quindi non debbano essere tenuti nella dovuta considerazione specifici fattori atti a favorire i necessari processi d'armonizzazione a livello comunitario.

In particolare, nel campo della tassazione indiretta lo stesso Trattato istitutivo della Comunità Europea, così come modificato dal Trattato di Amsterdam del 2/10/1997, nell'articolo 93 (ex art. 99), pone l'accento sull'importanza legata al raggiungimento di un elevato livello di armonizzazione fiscale¹⁰. Fra i motivi che giustificano tale atteggiamento, quello di maggiore interesse in questa sede è rappresentato dal fatto che l'introduzione di forme di tassazione indiretta possa costituire un importante ostacolo alla libera circola-

⁹ Si veda in proposito: *Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament and the economic and social committee, Tax policy in the European Union - Priorities for the years ahead*, Brussels, 23.5.2001.

¹⁰ Per armonizzazione fiscale si intende fare riferimento non soltanto al livello assoluto dell'aliquota, ma anche all'obiettivo finale per il quale una determinata imposta è stata introdotta, al metodo di calcolo applicato, ecc.

zione di beni e servizi fra i Paesi dell'Unione Europea, finendo con il rallentare ulteriormente la formazione di un unico mercato comune. Secondo alcuni economisti, inoltre, la presenza di un sistema di tassazione indiretta diverso da Paese a Paese finisce con il nuocere alla libera concorrenza fra le imprese in misura più che proporzionale rispetto ad un sistema unico a livello comunitario¹¹. Tali considerazioni acquistano un particolare rilievo proprio nel caso di un settore importante come quello dell'automobile: ciò si evince dalla grande importanza che la voce di spesa relativa ai trasporti privati assume nel *budget* familiare e dalle implicazioni di carattere sociale ed ambientale che il suo uso comporta.

Come è emerso nei capitoli precedenti, l'uso più o meno significativo di forme di tassazione indiretta nel campo di beni quali i carburanti, le polizze assicurative, o nella stessa fase di acquisto dell'automobile, costituisce un elemento molto significativo della politica fiscale dei principali Paesi europei. Ne deriva che una sua piena armonizzazione a livello comunitario comporterebbe un notevole passo avanti nella creazione di un vero mercato unico, con tutto ciò che questo potrebbe comportare in termini di maggiori benefici per l'insieme degli utenti/consumatori europei.

In passato, l'uso dello strumento fiscale in altri contesti quali ad esempio quello energetico, si è dimostrato abbastanza efficace nell'affrontare i proble-

mi di carattere ambientale, quali quelli posti dal Protocollo di Kyoto. Le maggiori applicazioni hanno riguardato il settore dell'energia ed hanno avuto come principali obiettivi quelli di dissociare il più possibile la crescita economica dal consumo di fonti energetiche non rinnovabili e di migliorare l'efficienza dei sistemi di produzione e consumo di energia¹². In molti casi, tuttavia, le aliquote sulle singole imposte tendono a differire da Paese a Paese, in virtù della possibilità di agire in deroga alla normativa comunitaria in relazione a specifici obiettivi di politica economica, quali, ad esempio, il mantenimento di adeguati livelli di competitività a favore delle imprese locali.

La riforma fiscale in campo energetico, che dovrebbe essere regolata da una specifica Direttiva comunitaria proposta fin dal 1997 ma non ancora approvata nella sua stesura definitiva, dovrebbe in primo luogo basarsi sull'introduzione generalizzata del principio "chi inquina paga", principio sulla base del quale dovrebbe essere possibile modificare l'attuale sistema di tassazione delle fonti di energia, estendendolo anche ad altri prodotti energetici ed aumentando i livelli delle aliquote minime. Unica raccomandazione prevista in tal senso dall'Unione è rappresentata dall'indicazione che gli Stati membri evitino qualsiasi aumento nel gettito fiscale complessivamente ottenuto come risultato dell'introduzione della riforma stessa.

Nello specifico campo dei trasporti,

11) L'Unione Europea si è espressa più volte su tale argomento, nell'ambito di diverse Direttive e Regolamenti che hanno trattato in particolare il tema dell'Imposta sul Valore Aggiunto e, più in generale, quelli relativi alla tassazione in materia d'ambiente e d'energia.

12) Attualmente, la tassazione in campo energetico è costituita da tre tipologie d'intervento di tipo fiscale:

- *Imposta sul valore aggiunto;*
- *Imposte sui consumi;*
- *Altre forme di prelievo fiscale.*

il programma della Commissione per il 2001 prevede la presentazione di una Comunicazione sul tema della tassazione dei veicoli nell'UE. L'obiettivo è principalmente quello di alimentare la discussione in merito alle possibili opzioni relative ai provvedimenti che la Commissione potrà decidere di perseguire nella tassazione dei veicoli e, in prospettiva, di favorire una migliore circolazione dei beni all'interno dell'Unione, da attuarsi a seguito dell'introduzione di sistemi di tassazione dei veicoli basati su principi comuni a tutti gli Stati membri. Gli argomenti in discussione sono numerosi. Tra l'altro, l'introduzione di misure di omogeneizzazione delle disposizioni fiscali in materia di veicoli privati favorirebbe, ad esempio, un ulteriore obiettivo comunitario, rappresentato dalla maggiore trasparenza nella formazione dei prezzi dei veicoli che la messa in circolazione dell'euro rende particolarmente attuale.

5. La spesa per l'acquisto e l'uso dell'automobile: competizione e trasparenza dei mercati

La rilevanza che il comparto dell'auto riveste nell'ambito dei consumi di una famiglia media europea trae origine non soltanto dall'esborso della somma necessaria al momento dell'acquisto del mezzo, ma anche dalle numerose spese a cui l'automobilista deve far fronte nella fase di utilizzo del veicolo. Secondo quanto emerge dall'analisi del

comportamento degli utenti dell'auto, le principali voci di spesa riguardano l'acquisto dell'autovettura e dei carburanti, ed il pagamento dell'assicurazione annuale. In Italia, l'insieme di queste tre voci rappresenta oltre l'80% del totale della spesa media annuale destinata all'auto da parte di una famiglia media, un dato sostanzialmente in linea con quello di Germania e Regno Unito, ma decisamente più elevato di quello della Francia.

A ciascuna di queste voci, come ad esempio nel caso dei carburanti, delle assicurazioni, delle parti di ricambio e della manutenzione, ecc., corrisponde uno specifico mercato, i cui confini sono in alcuni casi internazionali o addirittura mondiali, come ad esempio nel caso dell'industria automobilistica o di quella di produzione e distribuzione dei carburanti, nazionali, come nel caso delle assicurazioni, o locali, come nel caso delle officine di manutenzione e riparazione, delle agenzie di pratiche auto, ecc. Sebbene la dimensione nazionale o internazionale di un settore indubbiamente influisca sul grado di concorrenza presente in esso, tutti i settori con i quali l'automobilista entra in contatto nelle diverse fasi che caratterizzano il ciclo economico dell'auto presentano, a diversi livelli, elementi di distorsione della concorrenza. Tali distorsioni sono in genere dovute alla concomitanza di più fattori, come norme di tipo restrittivo, il permanere di situazioni di tipo monopolistico o oligopolistico consolidate nel tempo, la

presenza di barriere all'ingresso nei confronti di nuovi operatori, ecc., che influiscono negativamente sulla formazione del prezzo dei beni o dei servizi offerti, sul grado di trasparenza nei rapporti fra i diversi livelli della filiera produttiva e distributiva, sul livello di accessibilità delle informazioni, ecc. A ciò si aggiunge il fatto che il processo di armonizzazione delle singole normative nazionali non è ancora compiuto, anche se in alcuni casi, come ad esempio in quello che riguarda i rapporti fra i produttori di automobili e la rete distributiva, i prossimi anni saranno fondamentali per ridefinirne le regole su scala europea.

L'acquisto del carburante rappresenta la prima voce di spesa per l'auto della famiglia italiana media e la seconda, dopo quella per l'acquisto dell'auto, per la maggior parte delle famiglie medie europee. L'analisi dell'attuale assetto del mercato, dalla produzione alla distribuzione dei carburanti, mette in luce come, pur non sussistendo differenze sostanziali, fra i Paesi europei, nel livello dei prezzi alla pompa dei prodotti petroliferi, sono presenti alcune significative differenze nella struttura dei mercati delle singole realtà nazionali. Nel caso dell'Italia, in particolare, emerge come il livello dei prezzi al consumo non rifletta tanto una maggiore incidenza della componente fiscale, quanto dei costi di produzione e di distribuzione, che risultano essere relativamente più elevati rispetto agli altri Paesi europei. Il dato più rilevante ri-

guarda proprio quest'ultimo aspetto: la rete distributiva italiana presenta infatti una struttura eccessivamente frammentata, come il numero molto elevato di distributori e il modesto erogato medio di ogni singolo distributore italiano rispetto a quello di un qualsiasi altro distributore europeo stanno a dimostrare. Il probabile ingresso in futuro di nuovi entranti, rappresentati dalla grande distribuzione e da altri soggetti estranei alle compagnie petrolifere, dovrebbe consentire un'accelerazione del processo di razionalizzazione della rete distributiva, già intrapresa da alcuni anni ma portata avanti finora con molta lentezza; ciò dovrebbe accompagnarsi ad ulteriori interventi utili a far crescere in misura consistente l'erogato medio per punto vendita: dalla totale liberalizzazione degli orari di vendita, all'introduzione dei turni, all'incentivazione dell'inserimento dell'attività di vendita dei carburanti in attività *non-oil*, come i supermercati e gli ipermercati, ecc. Ciò comporterà, probabilmente, una profonda trasformazione dell'attuale assetto organizzativo ed imprenditoriale del settore, le cui conseguenze non potranno essere forse del tutto indolori nei confronti degli operatori attuali. Il processo, che ha già preso piede negli altri Paesi europei, sembra comunque irreversibile e dovrebbe consentire alcuni sostanziali benefici per l'automobilista in termini di una riduzione nei prezzi dei prodotti petroliferi e di un miglioramento nella qualità e nella quantità dei servizi offerti.

Il mercato della produzione e della commercializzazione dell'automobile presenta numerosi elementi di complessità ma anche interessanti spunti per interventi di razionalizzazione e di miglioramento dell'assetto dei mercati, in merito ai quali l'Unione Europea potrà presumibilmente giocare un ruolo significativo in futuro. Pur costituendo, dal punto di vista della produzione industriale, uno dei settori a più alto grado di internazionalizzazione, il comparto automobilistico presenta tuttavia un regime fiscale ed un sistema di regole, nella distribuzione e commercializzazione, che tendono ad influire negativamente sul prezzo finale del prodotto, penalizzando il consumatore finale. Sul piano fiscale, le aliquote IVA sono ancora notevolmente diverse da Paese a Paese e ciò si riflette sulla formazione del prezzo di listino che le aziende produttrici tendono a fissare in relazione al livello di imposizione fiscale in ciascun mercato nazionale. Come già accennato in precedenza, il raggiungimento di una piena armonizzazione delle norme sull'IVA su scala europea favorirebbe quindi una riduzione delle differenze di prezzo oggi presenti. A tale proposito, è stato stimato che, a seguito dell'introduzione di un unico regime IVA, l'indice dei prezzi delle auto dovrebbe oscillare entro e non oltre il più o meno 2% rispetto alla media registrata negli ultimi quattro anni in Europa.

Il maggior punto critico è comunque rappresentato dal sistema della di-

stribuzione. L'attuale assetto, regolamentato in sede europea, non garantisce un sufficiente grado di concorrenza fra le imprese e fra i sistemi distributivi nazionali. I principali elementi di distorsione del mercato sono rappresentati dalle norme che regolano i rapporti fra produttori e distributori e che non permettono, di fatto:

- Di acquistare la propria autovettura in qualsiasi Paese dell'Unione senza restrizioni e vincoli di sorta, come invece accade per la maggior parte dei beni di consumo durevole;
- Al concessionario, di vendere contemporaneamente più marche di auto nuove nel proprio salone, consentendo all'acquirente un raffronto più diretto ed immediato fra le autovetture disponibili per ciascuna categoria di prodotto;
- Di usufruire dei servizi di assistenza e manutenzione nel periodo di garanzia del veicolo in modo libero ed autonomo, cioè senza vincoli derivanti dal tipo di legame naturale oggi in vigore fra vendita ed assistenza;
- Lo sviluppo di un unico mercato delle parti di ricambio, siano esse prodotte dalla stessa casa produttrice dell'autoveicolo o da produttori indipendenti.

L'attuale Regolamento europeo 95/1475, che riguarda le norme che regolano la distribuzione di autoveicoli, è in scadenza nel settembre 2002. Si pensa che in tale occasione il legislatore

europeo interverrà sull'insieme delle norme che regolano tale mercato, con l'obiettivo di favorire una progressiva liberalizzazione dell'attuale assetto. In tale quadro, i concessionari dovrebbero in prospettiva operare in un regime di maggiore concorrenza sui prezzi e di maggiore trasparenza nei rapporti con l'acquirente finale.

Il settore assicurativo rappresenta la terza voce di spesa per l'auto da parte del consumatore medio europeo. I principali problemi presenti in questo settore sono legati, da un lato, all'obbligatorietà di sottoscrivere una polizza assicurativa RC auto da parte di chiunque possieda ed utilizzi un proprio mezzo di trasporto e, dall'altro, dall'assetto di mercato prevalente a livello nazionale e dal conseguente metodo di formazione dei premi assicurativi. In passato, i controlli sulla formazione dei premi da parte del CIP garantivano, almeno formalmente, che gli aumenti fossero giustificati da variazioni nei costi interni alle aziende o in altre variabili di riferimento (la frequenza dei sinistri, i mutamenti del parco autoveicoli, l'inflazione, ecc.). Con la liberalizzazione, avvenuta nel 1994, l'assetto di mercato è andato profondamente modificandosi, a seguito dei processi di acquisizione e fusione fra imprese, della crescente personalizzazione delle polizze e delle tariffe, ecc. La struttura del settore oggi si caratterizza per un elevato grado di concentrazione delle quote delle principali imprese (maggiore in Italia e Francia, minore in Germania e

Regno Unito) ed una relativa internazionalizzazione dei singoli mercati nazionali. La liberalizzazione delle tariffe non ha comunque comportato risultati omogenei in tutti i Paesi europei: mentre in Francia, Germania e Regno Unito l'evoluzione dei premi assicurativi ha seguito un *trend* ciclico caratterizzato anche da periodi di ribassi, nel caso italiano si è registrato un costante aumento dei premi delle polizze assicurative. Tale aumento sembra soprattutto dovuto, secondo diversi osservatori, alla crescita degli importi pagati per i sinistri, dovuta a sua volta all'aumento molto elevato dei costi relativi ai servizi di riparazione. È questa la maggiore anomalia che sembra caratterizzare l'Italia rispetto agli altri Paesi europei e che dipende da una diversa procedura che regola i rapporti fra le società di assicurazione. A ciò si aggiunge il forte incremento degli incidenti con danni alle persone, che si ripercuotono sugli importi pagati per questa categoria di sinistri, aumentati in Italia in misura sostanzialmente maggiore che nel resto d'Europa¹³. Come nel caso del settore automobilistico, l'attuale assetto concorrenziale del mercato è inoltre influenzato dalla presenza di barriere all'entrata di nuove imprese, rappresentate dalle norme vigenti in materia di reti di agenti di vendita. Il rapporto monomandatario con contratto in esclusiva obbliga le imprese nuove entranti a possedere una propria rete distributiva sul territorio che naturalmente incide sui costi di ingresso, ac-

13) A questo proposito, molti osservatori sono concordi nel ritenere come il minore rigore nell'osservanza dei basilari principi di sicurezza nella guida (uso delle cinture di sicurezza, rispetto dei limiti di velocità, ecc.) che caratterizza l'automobilista italiano e la mancanza di sufficienti controlli da parte degli organi di polizia siano fra le cause della particolarità della situazione italiana.

Altri, invece, attribuiscono soprattutto alla vetustà del parco auto (ed al conseguente minore livello di sicurezza delle auto) e all'organizzazione del sistema viario in genere le ragioni di questa anomalia italiana.

Altri ancora fanno leva sull'esistenza di un'ampia percentuale di frodi nei confronti delle Compagnie assicurative e l'ANIA stessa (l'Associazione Italiana delle Compagnie assicuratrici) ha commissionato recentemente al CIRM, l'Istituto di indagini statistiche, uno studio ad hoc sul fenomeno.

crescendo il livello di investimento necessario. L'insieme di questi fattori fa ritenere come il settore soffra ancora di un insufficiente grado di concorrenza fra le imprese e di una normativa che non consente una piena liberalizzazione del mercato. La continua crescita dei premi assicurativi, che si è verificata anche dopo che il settore è stato liberalizzato e l'assenza di incentivi ad operare perché gli aumenti legati alle riparazioni fossero più contenuti, sono due esempi che fanno ritenere come le imprese non sembrino sottoposte a sufficienti stimoli da parte del mercato, ma abbiano posseduto, almeno in passato, ampi margini di manovra. Il governo italiano, ed in particolare il Ministero delle Attività Produttive, evidentemente consapevole della presenza di tali problemi, sembra intenzionato ad intervenire entro il 2002 con una riforma dell'intero comparto assicurativo, che nel caso della RC auto dovrebbe dare maggiore impulso alla concorrenza ed ai processi di liberalizzazione del mercato, con effetti benefici sul livello dei premi assicurativi e sul grado di trasparenza nei rapporti fra compagnie, reti di vendita e gli stessi automobilisti.

Dall'analisi delle caratteristiche dei principali mercati a cui gli automobilisti fanno riferimento nella fase di acquisto e di utilizzo del proprio autoveicolo emerge come il loro assetto organizzativo ed il grado di concorrenza presente costituiscano un elemento di grande rilievo nella formazione dei

prezzi e delle tariffe dei beni e dei servizi scambiati e quindi, in ultima analisi, nella determinazione del livello della spesa sostenuta mensilmente dalle famiglie per l'automobile. L'approvazione di significativi progetti di riforma che si pongono l'obiettivo concreto di incidere sulla struttura di tali mercati costituisce quindi un presupposto indispensabile perché la spesa dei consumatori europei, nel settore dell'automobile, possa subire un significativo ridimensionamento o almeno possa registrare un miglior rapporto qualità/prezzo nei beni e nei servizi scambiati. Mentre, però, nel caso della riforma del sistema fiscale non sono presenti, almeno in teoria, difficoltà ed ostacoli particolari alla sua attuazione, salvo naturalmente il fatto di mantenere lo stesso livello di gettito complessivo da parte dell'erario, l'introduzione di riforme significative nella struttura dei mercati relativi all'acquisto ed all'utilizzo dell'auto non costituisce un'operazione del tutto indolore. L'attuazione dei processi di liberalizzazione dei mercati, la conquista di una maggiore trasparenza nei rapporti fra gli automobilisti e le imprese produttrici di beni e servizi, la definizione di regole innovative che favoriscano nuovi assetti organizzativi ed imprenditoriali all'interno dei principali settori, quali ad esempio quello assicurativo, della distribuzione dei carburanti o della rete dei concessionari auto, trovano ovvie resistenze e difficoltà dovute al fatto di incidere su specifici interessi di settore. È compito del

mondo politico, a livello nazionale ed europeo, trovare soluzioni di compromesso in grado di superare tali difficoltà e di consentire quindi agli auto-

mobiliti ed ai consumatori in genere di spendere al meglio quell'importante quota del proprio reddito destinata al trasporto privato.

