

LE IMPOSTE REGIONALI SUI TRASPORTI TRA SALVAGUARDIA AMBIENTALE,  
EQUITÀ DISTRIBUTIVA E COMPETITIVITÀ SETTORIALE.  
UNA ANALISI PER LA TOSCANA

Patrizia LATTARULO<sup>1</sup>, Maria Grazia PAZIENZA<sup>2</sup>

<sup>1</sup> IRPET, Via LaFarina, 27, 50132 Firenze, tel 055/574111, fax 055/574155, e-mail [lattarulo@irpet.it](mailto:lattarulo@irpet.it)

<sup>2</sup> Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Scienze Politiche - Dipartimento di Studi sullo Stato,  
Via Santa Caterina D'Alessandria, 50100 Firenze, tel 055/4622930, e-mail [pazienza@studistato.unifi.it](mailto:pazienza@studistato.unifi.it)

1.  
PREMESSA<sup>1</sup>

La mobilità rappresenta una componente importante della crescita economica e del benessere individuale. La percezione dei costi è però parziale, non solo con riferimento ai costi sociali, ma anche agli stessi costi privati: sono sempre più evidenti, infatti, le conseguenze negative del trasporto (in particolare quello su strada) in termini di inquinamento dell'aria e acustico, di congestione e incidentalità.

Per affrontare molti di questi temi la visione comunitaria suggerisce la politica tributaria come strumento di internalizzazione dei costi, soprattutto in relazione alle proprietà di efficienza statica e dinamica a questa associata.

Si può inoltre osservare un crescente interesse a livello di enti decentrati: le imposte sui trasporti rappresentano da un lato una delle leve del decentramento fiscale e nello stesso tempo, in seguito

---

<sup>1</sup> Un particolare ringraziamento a Stefano Casini Benvenuti per aver reso facilmente fruibili i modelli e gli strumenti per l'analisi di impatto, ai collaboratori dell'Irpet (Maria Luisa Maitino e Stefano Rosignoli) per l'indispensabile aiuto nelle elaborazioni statistiche e a quanti dall'esterno hanno reso disponibili le proprie competenze specialistiche e il proprio bagaglio informativo. Questo lavoro costituisce la sintesi di una ricerca più ampia alla quale si rimanda per eventuali approfondimenti (P. Lattarulo, a cura di, 2003, "I costi ambientali e sociali della mobilità", *Allegato 1 al Piano Regionale della Mobilità e della Logistica*, Regione Toscana).

alle più recenti attribuzioni delle funzioni di spesa, molti degli oneri esterni ricadono proprio sui livelli inferiori di governo. È evidente, quindi, l'interesse per l'analisi delle potenzialità dello strumento tributario rispetto alla finalità principale, quella dell'efficacia ambientale, ma tenendo conto anche degli effetti di bilancio -le potenzialità di gettito- e delle conseguenze in termini di equità distributiva e competitività del sistema economico.

Comprendere appieno l'efficacia di uno strumento d'intervento vuol dire coglierne anche le conseguenze per le relazioni dirette e indirette con l'intero sistema nel quale si colloca. Si tratta, quindi, di inserire l'analisi all'interno del più ampio contesto dei nessi tra fattori produttivi e crescita, tra reddito disponibile e benessere, nella consapevolezza del ruolo assunto dai trasporti nelle economie moderne. Da un lato, infatti, l'evoluzione tecnologica non sembra produrre gli attesi cambiamenti sul piano della mobilità delle merci, dall'altro sempre più alla mobilità viene riconosciuta una funzione di ampliamento delle opportunità di lavoro, studio, consumo per gli individui e le famiglie. Ciò è tanto più vero in un sistema come quello toscano, caratterizzato dallo spiazzamento delle residenze al di fuori dei centri storici e da una offerta di trasporto merci scarsamente organizzata; la mobilità rappresenta dunque un costo da minimizzare per l'accesso a beni, servizi, e mercati finali.

In questo lavoro l'attenzione è rivolta all'analisi dei diversi strumenti fiscali legati al trasporto stradale nella distinzione tra: prelievi sulla proprietà, sull'uso e sull'acquisto che trovano corrispondenza nel nostro paese principalmente nell'imposta di bollo, accisa sui carburanti e imposta sul pubblico registro automobilistico. Si partirà da un breve inquadramento delle imposte sul trasporto nella normativa europea e dall'applicazione in Toscana. Si proporranno alcune simulazioni delle manovre oggi al centro del dibattito, con particolare attenzione agli strumenti d'intervento della Regione. Si analizzeranno le capacità delle diverse misure in termini di gettito, di impatto distributivo e settoriale, per gli effetti, quindi, sui consumi delle famiglie e sulla competitività economica del sistema. Certamente non si potrà trascurare di riferire tali considerazioni al più ampio contesto dell'efficacia rispetto a finalità di natura ambientale. Il confronto verrà sviluppato principalmente tra imposta sulla proprietà e accisa sulla benzina, mentre considerazioni marginali vengono riservate all'imposta di trascrizione, certamente di minore interesse in un momento in cui l'adeguamento del parco mezzi e la diffusione di tecnologie innovative sono al centro delle politiche d'intervento<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Nello specifico il riferimento è all'accisa sulla benzina, come strumento di politica fiscale regionale, mentre si trascurerà di analizzare manovre o sgravi sul gasolio, in quanto di esclusiva pertinenza del governo centrale.

L'analisi degli impatti sulla distribuzione del reddito e sui costi di produzione per settore si basa sull'insieme di archivi (Indagine sui consumi delle famiglie di Fonte ISTAT) e modelli (Scambi intersettoriali dell'economia) oggi disponibili per la Regione Toscana, frutto di un percorso di ricerca di lungo periodo e che trovano in questa sede un campo di applicazione di particolare attualità.

2.

## LE POLITICHE DI INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI

Il costo esterno medio per l'Unione Europea dell'intero settore dei trasporti (su gomma, su rotaia, aereo e navale) è stato quantificato nel 7,8% del Pil, 5,5% al netto dei costi sanitari per incidenti<sup>3</sup>. Su questi ammontari il settore del trasporto stradale incide per il 90%. Altri studi empirici valutano che una quota inferiore al 50% sia trasferita, cioè internalizzata, nel sistema dei prezzi degli stati membri, determinando così un confronto tra benefici e costi del trasporto sostanzialmente squilibrato.

Diverse sono le motivazioni addotte dalla Commissione Europea per promuovere il ricorso alle imposte come strumento di politica ambientale e di internalizzazione dei costi: si tratta in primo luogo delle già ricordate proprietà di efficienza dinamica o, più precisamente, di incentivo ad un continuo comportamento virtuoso da parte delle imprese; le imposte inoltre costituiscono una base per una politica armonizzata ancora relativamente più facile e trasparente (ma con i connessi costi politici) di quanto non possano essere forme di regolamentazione, sia rigida che eccessivamente sofisticata. Va tuttavia ricordato che allo strumento tributario possono essere riconosciute priorità diverse: la semplice raccolta di gettito (*revenue-raising taxes*), finalità incentivanti (*incentive charges*), la copertura del danno da parte di coloro che lo determinano (*user charges* contributi pagati per uno specifico servizio di recupero o *earmarked charges* quando il gettito è utilizzato per uno scopo specifico di natura ambientale). Negli ultimi anni, inoltre, il favore per lo strumento fiscale si è basato sulla ipotesi di ottenere dalla politica ambientale un doppio dividendo -un effetto ambientale e un miglioramento dell'efficienza complessiva attraverso la riduzione di imposte distorsive sui fattori produttivi- possibilità che tuttavia sia la letteratura teorica che empirica hanno fortemente ridimensionato<sup>4</sup>. Nelle ipotesi di manovra è dunque indispensabile valutare in primo luogo l'efficacia sul piano dell'obiettivo principale di contenimento delle distorsioni dovute alla presenza di esternalità, tenendo però conto, come per qualsiasi politica fiscale, degli effetti in termini di gettito (anche in vista di una neutralità dell'imposta, il riutilizzo delle risorse a vantaggio delle stesse categorie penalizzate) e dell'impatto dell'imposta sulle categorie colpite, famiglie e imprese.

### 2.1

#### I prelievi sui trasporti nell'Unione Europea

La necessità di arrivare all'unanimità tra paesi sulle questioni fiscali ha frenato ogni progresso in tema di armonizzazione delle imposte ambientali, nonostante l'inquinamento sia spesso caratterizzato dal traboccamento degli effetti esterni anche nelle aree confinanti e si presenterebbe dunque come una sorta di bene pubblico internazionale.

La mancanza di accordi in questo senso, nonostante le ripetute sollecitazioni del parlamento europeo per un'operazione di "greening the budget", ha spinto molti paesi ad adottare

---

<sup>3</sup> Su questi temi si vedano i lavori dell'European Environment Agency.

<sup>4</sup> Si vedano ad esempio le considerazioni riportate in Bovemberg (1999) e Pezzey-Park (1988).

separatamente una carbon tax e a continuare a modulare le accise sui prodotti energetici in autonomia, con implicazioni sulla competitività delle imprese che fronteggiano aliquote differenti.

L'analisi di comparazione internazionale sull'utilizzo delle imposte ambientali in Europa evidenzia comunque una diffusa tendenza all'aumento di questa voce nei bilanci dei diversi paesi (pari al 7% circa delle entrate nel complesso dei paesi nel 1997); questa quota è variabile tra i paesi membri e per l'ultimo anno disponibile si va dal 5,3% in Austria al 9,7% del Portogallo. Relativamente alla tendenza generale, inoltre, si può ravvisare un aumento della quota totale di imposte ambientali tra il 1990 e il 1997 in tutti i paesi membri eccetto Irlanda e Portogallo.

La composizione delle entrate di natura ambientale<sup>5</sup> è fortemente sbilanciata sulle imposte sui prodotti energetici, che coprono circa il 75% del totale e a cui è ricollegabile l'incremento del gettito del settore, è in questa categoria, si ricorda, che vengono collocati i carburanti. I prelievi sui trasporti e sulle emissioni danno contributi nel complesso marginali, e pari rispettivamente al 20% e al 5%. Inoltre si può notare come i prelievi sui trasporti abbiano ridotto lievemente la loro incidenza sul totale delle entrate, mentre i prelievi sugli inquinanti, per quanto marginali, l'hanno raddoppiata nel corso degli anni novanta (dallo 0,06% allo 0,15% del totale delle entrate). Si evidenzia dunque il considerevole ruolo svolto dalle imposte sulle benzine e sugli autoveicoli: i tributi sui trasporti, in questa accezione più completa che include anche i carburanti per autotrazione, rappresentano oggi la quota prevalente delle imposte ambientali nella generalità dei paesi sviluppati:

Le imposte legate al trasporto stradale vedono la seguente articolazione nei paesi europei:

- prelievi all'acquisto (immatricolazione -non applicata in Germania e Regno Unito-, imposta di registro, imposta sul valore aggiunto all'acquisto);
- prelievi sulla proprietà (tassa di circolazione, applicata in tutti i paesi, prelievo sulle assicurazioni, specifico del nostro paese)
- prelievi sull'utilizzo (tariffe stradali e accise sui carburanti, queste ultime applicate da tutti i paesi, Iva).

Nel complesso l'Italia viene classificata dalla Commissione Europea<sup>6</sup> tra i paesi a bassa fiscalità sui veicoli, assieme a Germania e Regno Unito, con un peso sul PIL pari al 1,9%, contro oltre il 3% dei paesi ad alta fiscalità (Danimarca, Finlandia, Grecia). Peraltro, il sistema impositivo sui trasporti vigente nei paesi a bassa fiscalità complessiva appare fortemente squilibrato sui carburanti (1,2% del PIL per l'Italia). In Italia ad esempio l'accisa costituisce circa il 60% del prezzo di vendita della benzina<sup>7</sup>, mentre l'imposta di bollo pesa per circa l'8% della spesa annuale di gestione dell'autoveicolo<sup>8</sup>.

## 2.2

### L'articolazione dei prelievi in Italia

Sulla maggior parte delle imposte legate ai trasporti su strada sta crescendo la competenza e l'autonomia locale, tanto che di pertinenza regionale sono oggi quattro tributi: la tassa di circolazione (bollo), la compartecipazione all'accisa sulla benzina e, di più recente istituzione,

---

<sup>5</sup> La classificazione delle imposte ambientali più utilizzata a fini statistici prevede una distinzione tra quattro categorie:

- prelievi sui prodotti energetici (*energy taxes*);
- prelievi sui trasporti;
- prelievi sugli inquinanti;
- prelievi sulle risorse naturali non energetiche.

<sup>6</sup> Commissione Europea (2002). La considerazione dell'Italia come paese a bassa fiscalità è messa fortemente in discussione da alcuni studi (si veda ad esempio Aci, 2001). Quelle misurazioni, tra l'altro, non includono l'Iva relativa a specifiche transazioni legate all'acquisto e all'uso dei veicoli. Su tale scelta l'opinione non è comunque concorde. In conformità con gli studi europei e per la specifica attenzione al contesto regionale in questo lavoro l'Iva viene esclusa dai conteggi.

<sup>7</sup> Anche in relazione alla stasi del processo di armonizzazione, le aliquote vigenti in ambito comunitario sono notevolmente diversificate, con il livello più elevato vigente nel Regno Unito.

<sup>8</sup> Dati stimati per la Toscana nell'anno 2000.

l'imposta regionale sulla benzina e l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili. L'Imposta di registro o di trascrizione IPT è, invece, di competenza delle province.

Guardando alle modalità di applicazione si nota che ancora poche regioni hanno utilizzato pienamente i margini di autonomia tributaria sul bollo auto, che in Toscana sono state estesamente applicate solo ai soli veicoli pesanti. La facoltà di istituire una specifica imposta sulla benzina non è stata, per ora, utilizzata, così come l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili che non può essere pienamente applicata a causa della mancanza di regolamenti attuativi nazionali<sup>9</sup>. L'imposta di trascrizione (IPT) ha visto, invece, una diffusa applicazione del margine di manovra consentito da parte delle province toscane, con l'unica eccezione di Prato.

Tabella 1

CATEGORIE DI PRELIEVI SUL TRASPORTO, COMPETENZE E MARGINI DI MANOVRA

Imposte sul trasporto	Competenza	Margine di manovra consentito	Stato di applicazione in Toscana
<i>Prelievi sull'acquisto</i>			
IVA (Imposta sul valore aggiunto)	Compartecipazione	0%	Max per tutte le province toscane tranne Prato
Imposta di trascrizione	Provincia	20%	
<i>Prelievi sulla proprietà</i>			
Bollo auto	Regione	+/-10%	No (solo Marche e Veneto)
Bollo veicoli merci	Regione	-	Elevato in Toscana <sup>10</sup>
Prelievo sulle assicurazioni	Erario e SSN	0%	
<i>Prelievi sull'utilizzo</i>			
Accisa sulla benzina	Compartecipazione (13%)	0%	Non applicata
Accisa sul gasolio	Erario	0%	
Imposta regionale sulla benzina	Regione	-	
Iva sulla benzina	Compartecipazione indiretta	0%	
<i>Prelievo emissioni sonore aeromobili</i>	Regione	15%	Mancano regolamenti attuativi

Guardando alla popolazione (famiglie e imprese) che risiede nella regione toscana è possibile stimare che questa nel 2000 abbia portato alle casse pubbliche circa 1.800 milioni di euro tra Accisa sui carburanti (circa un miliardo e mezzo di euro di cui i due terzi sulla benzina e il resto sul gasolio; dei primi circa 225 costituiscono l'incasso della regione), Bollo auto (298 milioni di euro) e Imposta di trascrizione (65 milioni di euro)<sup>11</sup>. Il 67% di queste risorse è stata destinata alle casse dello Stato, il 29% alle casse della Regione e il resto alle Province.

Nel loro insieme, quindi, i tributi sui trasporti hanno portato alla Amministrazione Regionale toscana oltre 520 milioni di euro, pari a circa il 20% dei tributi propri e quasi al 3% delle entrate complessive. Queste costituiscono oggi il 90% delle imposte ambientali della regione.

Grafico 1

PRINCIPALI PRELIEVI SUL TRASPORTO PAGATI ALLE CASSE PUBBLICHE DAI TOSCANI

Valori assoluti in milioni di euro 2000

<sup>9</sup> Si ricorda che di competenza esclusiva della regione è l'imposta regionale sulla benzina mentre la compartecipazione riguarda i diversi tipi di carburante.

<sup>10</sup> Il differenziale tra la Toscana e altre regioni può essere anche molto alto, comunque per lo più superiore al 14%.

<sup>11</sup> Il metodo di stima verrà descritto nel corso del lavoro.

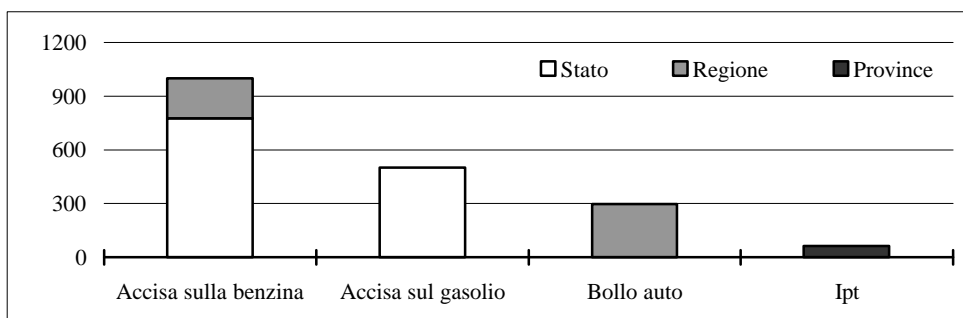
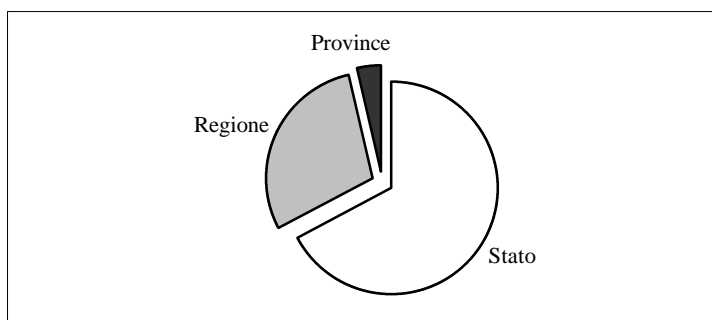


Grafico 2  
RIPARTIZIONE TRA ENTI DEI PRINCIPALI prelievi SUI TRASPORTI



### 3. GETTITO POTENZIALE E AGENTI ECONOMICI

#### 3.1 La ricostruzione del gettito per famiglie e imprese

Attraverso alcune stime è possibile ricostruire i soggetti passivi delle varie imposte e ipotizzare alcuni effetti economici. In particolare, sulla base delle caratteristiche del parco veicolare della regione è possibile analizzare il contributo delle varie tipologie di veicoli all'incasso della tassa automobilistica e attribuire gli importi alle differenti categorie di operatori economici, ovvero i soggetti a cui la legge attribuisce l'obbligo di versamento<sup>12</sup>. Per questo passaggio sono state effettuate alcune assunzioni semplificatrici elementari, come l'assegnazione dei motocicli al trasporto di persone, ed è stata tenuta presente la distinzione delle autovetture per soggetto proprietario, titolare o meno di partita IVA.

Analoga è la procedura per il calcolo dell'Imposta di Trascrizione il cui riferimento sono, evidentemente, le immatricolazioni.

L'accisa sulla benzina ha, invece, come base imponibile il consumo di carburanti, riconducibile con una certa approssimazione alla vendita di benzina e gasolio sul territorio, nota a scala regionale<sup>13</sup>. L'attribuzione ai diversi soggetti economici avviene sulla base dell'ipotesi di una relazione stretta tra consumo ed emissioni dei mezzi, ipotesi che consente di utilizzare per

<sup>12</sup> Il riferimento per queste elaborazioni è l'archivio Aci sul parco mezzi per potenza dettagliato per regione ([www.ACI.it](http://www.ACI.it)). Sempre di origine Aci sono le informazioni sul parco autoveicoli per soggetto proprietario, titolare o meno di partita Iva. Nonostante i limiti di questo archivio nella precisione del dato, certamente i contenuti informativi sono considerevoli.

<sup>13</sup> [www.Ministero.AttivitàProduttive.it](http://www.Ministero.AttivitàProduttive.it)

l'identificazione dei soggetti le informazioni contenute nell'archivio Irse (Inventario Regionale Sorgenti di Emissione a cura di Regione Toscana/Arpat per il 1995)<sup>14</sup>.

I risultati delle ricostruzioni del gettito sono piuttosto soddisfacenti con uno scostamento tra valore stimato e reale (desunto dal bilancio regionale) dello 0,5% nel caso dell'Imposta di bollo; più alta, pari al 15%, nel caso dell'Imposta di Trascrizione e di circa il 4% nel caso dell'Accisa sulla Benzina.

---

<sup>14</sup> Questo lavoro ricostruisce le emissioni sulla base del parco dei veicoli circolanti e sulle percorrenze secondo una metodologia proposta in sede comunitaria Corinair. Questo elaborato rende disponibili ai nostri fini informazioni sintetiche rapidamente utilizzabili. Tanto più che i risultati, opportunamente verificati con la scarsa letteratura disponibile, sono in sintonia con quanto emerso in occasione di precedenti ricerche (CER, 1995).

Tabella 2  
CONFRONTO TRA I DATI DI GETTITO STIMATI E GLI INCASSI DEI BILANCI DI  
REGIONE E PROVINCE TOSCANE  
Milioni di euro, anno 2000

	Bollo auto	IPT	Accisa sulla benzina, quota regionale
Totale stimato	296	54	235
Totale di bilancio	298	65	225
Scostamento (%)	0,5	15	4

Fonte: Elaborazioni degli autori e Bilancio Regione Toscana

Nel complesso è possibile ricondurre il 70% di questi tributi alle famiglie e il resto alle imprese. In particolare le imposte regionali e provinciali gravano per l'85% sulle famiglie e questo dato è importante nel valutare l'impatto di possibili manovre d'intervento a scala locale<sup>15</sup>.

Tabella 3  
ATTRIBUZIONE DEI PRINCIPALI PRELIEVI SUI TRASPORTI AGLI AGENTI ECONOMICI

	Valore assoluto (milioni di euro)*			Comp. %		
	Famiglie	Imprese	Totale	Famiglie	Imprese	Totale
Tassa automobilistica	253	45	298	85	15	100
Accisa sulla benzina quota regionale	194	31	225	86	14	100
Accisa sulla benzina quota statale	655	107	762	86	14	100
Accisa sul gasolio	114	341	455	25	75	100
IPT	53	12	65	82	18	100
TOTALE quota locale	497	86	583	85	15	100
TOTALE COMPLESSIVO	1.270	535	1.805	70	30	100

\* Riportato ai totali di bilancio per le imposte regionali e provinciali

Fonte: Elaborazioni degli autori

Tabella 4  
ATTRIBUZIONE DEI PRELIEVI SUI TRASPORTI ALLE TIPOLOGIE DI VEICOLI  
Milioni di euro

	Tassa automobilistica	IPT	Accisa benzina Stato	Accisa benzina Regione	Accisa gasolio*	TOTALE	Comp. %
Autovetture	277	59	533	158	nd	1.027	57
Autocarri	15	6	53	16	456	546	30
Autobus	3	0	0	0	nd	3	0
Motocicli	3	nd	175	52	0	230	13
TOTALE	298	65	762	225	456	1.806	100
Composizione %	17	4	42	12	25	100	

\* In Toscana il 57% dei veicoli alimentati a gasolio è composto da autoveicoli (243 mila autovetture), l'1% è composto da autobus (5 mila veicoli) il resto è trasporto merci (175 mila). In ogni caso l'11% degli autoveicoli sono alimentati a gasolio, contro l'85% del trasporto merci e il 97 degli autobus (Dati Aci).

Fonte: Elaborazioni degli autori

## 3.2 La simulazione delle politiche

Sulla base della ricostruzione dell'attuale profilo del gettito dei tributi sui trasporti, è stato possibile ipotizzare alcune manovre di intervento e valutare gli effetti di gettito e l'impatto redistributivo. Si tratta di importi massimi, nell'ipotesi di elasticità della domanda nulla, tale da comportare il completo trasferimento delle imposte sulla spesa delle famiglie e delle imprese e sul gettito. In assenza di stime soddisfacenti sulle elasticità dei consumi si preferisce, infatti, accettare questa assunzione semplificatrice che implica, come esempio limite, la completa inefficacia rispetto alle

<sup>15</sup> È evidentemente l'imposta sul gasolio, di competenza statale, a gravare significativamente sul trasporto di merci.



finalità ultime di natura ambientale, ovvero di scoraggiare la domanda. Le ipotesi di manovra più attuali sul piano delle politiche di fiscalità locale riguardano il completo sfruttamento dei margini disponibili rispetto alla tassa di circolazione e l'introduzione di una nuova imposta sulla benzina. L'imposta provinciale sulle trascrizioni è stata, infatti, estesamente applicata nella nostra regione, ma è stato comunque ipotizzato un intervento consistente (attualmente non previsto dai margini di manovra provinciali) con un raddoppio delle aliquote vigenti. Tale simulazione consente di cogliere la portata di questo strumento in termini di gettito e di impatto.

Nell'ipotesi di un aumento del 10% della tassa di circolazione su autovetture, autobus e motocicli (sul trasporto merci l'imposta è già ampiamente applicata) è possibile prevedere un gettito aggiuntivo massimo, escludendo una contrazione della domanda, pari a 28 milioni di euro sui quasi 300 che oggi costituiscono le entrate regionali di questo tributo. È evidente, per come è costruito l'intervento, che questo colpirà prevalentemente le famiglie, il 90% della imposta di bollo aggiuntiva (25 milioni di euro) andrebbe così a carico di questa categoria economica. L'istituzione di una imposta specifica sulla benzina, tale da raddoppiare l'attuale aliquota di compartecipazione (l'ipotesi -in questo caso del tutto teorica e priva di riferimenti politici- è di 10 centesimi di euro, ai quali si aggiungerebbero 2 centesimi di euro di imposta sul valore aggiunto) porterebbe alle casse regionali fino a ulteriori 180 milioni di euro, in assenza di reazioni dei consumatori. Anche in questo caso la manovra ricadrebbe prevalentemente sulle famiglie, per l'86% pari a 156 milioni di euro<sup>16</sup>. Infine, un ipotetico raddoppio dell'IPT sulle autovetture e sugli autobus e l'incremento del 25% per il trasporto delle merci porta circa 50 milioni di euro aggiuntivi, sempre nell'ipotesi di invarianza del numero dei veicoli immatricolati.

Tabella 5  
EFFETTI DI GETTITO DI POSSIBILI MANOVRE ALTERNATIVE

Prelievo	Misura	Base imponibile	Gettito aggiuntivo massimo ml euro	Di cui famiglie ml euro	Di cui imprese ml euro
Bollo	10%	Autovetture autobus motocicli	27	25	2
Benzina	10 cent euro	Consumo di benzina	180	156	24
IPT	100%	Autovetture e autobus	50	44	6
	25%	Autocarri			

Fonte: Elaborazioni degli autori

Non è difficile, a questo punto, immaginare proposte alternative articolate sulla base di finalità specifiche come, ad esempio, una maggiore efficacia sul piano della tutela ambientale. In questo caso il prelievo verrà rivolto a colpire più pesantemente i cespiti maggiormente inquinanti. È questo il caso di una imposta di bollo modulata sulla potenzialità inquinante attraverso una struttura di aliquote, ad esempio, progressiva rispetto alla potenza del motore e/o all'adeguamento dei veicoli alle successive direttive comunitarie sui requisiti tecnologici.

Tabella 6  
IPOTESI DI MODIFICA DELLA TASSA DI CIRCOLAZIONE SULLA BASE DELLA CLASSIFICAZIONE CORINAIR-COPERT III  
Euro

	Numero veicoli considerati	Tassa attribuita	Composizione %
Autovetture	2.127.950	273.005.890	83%
Autocarri	204.853	26.891.960	8%
Motocicli	279.997	29.923.740	9%
TOTALE	2.612.800	329.821.590	100%
di cui: famiglie	2.195.714	274.132.854	83%
imprese	417.086	55.688.736	17%

Fonte: Elaborazioni degli autori

<sup>16</sup> Si ricorda che l'accisa sul gasolio, più largamente riconducibile al trasporto merci, rimane di pertinenza statale.

4.

## COMPORTAMENTI DELLE FAMIGLIE E IMPATTO DELLE MISURE FISCALI

### 4.1

#### I trasporti nei consumi delle famiglie

La percezione da parte degli individui e dell'amministrazione pubblica della rilevanza finanziaria del fenomeno mobilità è solo parziale: gli stessi costi di natura privata vengono percepiti in modo diverso dagli automobilisti a seconda che si tratti di costi di gestione o di investimento e manutenzione. È invece ormai riconosciuta l'importanza di una maggiore consapevolezza di questo aspetto soprattutto nel contesto della definizione delle scelte pubbliche. È evidente, infatti, che i risvolti economici rappresentano un elemento fondamentale per una corretta valutazione e questo è tanto più vero per l'operatore pubblico, rivolto a tutelare interessi e diritti non sempre rappresentati sul mercato e specificamente oggetto di esternalità.

Il trasporto rappresenta una voce importante dei consumi delle famiglie: circa il 10% dei consumi delle famiglie viene destinato alla manutenzione, assicurazione, alimentazione dei propri motoveicoli, mentre meno dell'1% viene impiegato nell'uso del mezzo pubblico, tanto di breve quanto di lunga percorrenza. Questo è vero in tutte le realtà regionali, anche se la quota impegnata nel trasporto privato appare lievemente maggiore tra le regioni con livelli di consumo procapite più bassi, a confermare, come si vedrà meglio in seguito, una certa rigidità di questa voce di spesa.

Oltre la metà del consumo per il trasporto è dovuta all'acquisto di carburante (pari a quasi il 6% dei consumi complessivi annui), un quarto alla spesa per assicurazioni e la quota restante alla manutenzione, custodia, parcheggio e pedaggio. Quest'ultima voce -custodia e parcheggio- che sta acquisendo crescente importanza come strumento di politica rivolta al contenimento e alla regolamentazione del traffico, in realtà rappresenta una quota marginale delle risorse che le famiglie impegnano sulla mobilità con mezzo motorizzato privato. L'articolazione dei comportamenti di spesa per famiglia e, in particolare, per livelli di reddito familiare (approssimato -con tutti i limiti che la letteratura richiama- dai consumi), evidenzia in primo luogo un aumento progressivo di tutte le componenti di spesa: triplicano, tra primo e ultimo decile, i costi di gestione medi e la voce relativa alla spesa per la benzina, raddoppia la spesa per assicurazioni di ciascuna famiglia per classe di consumo<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> È possibile analizzare la spesa delle famiglie per classe di reddito (più esattamente si tratta del consumo totale delle famiglie), sulla base della Rilevazione sui Consumi delle famiglie a cura dell'Istat. La popolazione viene distinta in dieci gruppi numericamente omogenei (decili) ad ognuno dei quali corrisponderà una classe di consumo equivalente familiare. Il consumo per nucleo familiare viene corretto tenendo conto della sua composizione attraverso la scala di equivalenza proposta dall'Ocse che pesa 0,7 per ogni adulto aggiuntivo e 0,5 per ogni minore. L'ipotesi sottostante è che esistano possibili economie nella costituzione di un nucleo familiare e che i singoli componenti pesino sul budget familiare in modo diverso in base alla numerosità complessiva e all'età. Suddividendo la popolazione in 10 gruppi di uguale numerosità viene individuato il valore soglia del consumo equivalente che definisce le possibilità di consumo del 10% delle famiglie più povere fino al gruppo delle più agiate. Nel 2000 il 10% più disagiato della popolazione del paese disponeva di un reddito inferiore a 400 euro mensili, mentre il 10% della popolazione più abbiente disponeva di livelli di consumo equivalente superiori a 2 mila euro mensili; in Toscana gli estremi sono meno distanti, tanto che i valori sono pari a 500 e 1,9 mila euro a indicare una minore disuguaglianza nei consumi. Definite le classi di popolazione per decile, tutti i valori totali calcolati nell'analisi, dalla spesa per il trasporto privato in poi, riguardano la spesa effettiva sostenuta in Toscana dalle famiglie appartenenti alle diverse classi di consumo equivalente. Il passaggio dal campione all'universo avviene tramite opportuni coefficienti di riporto.

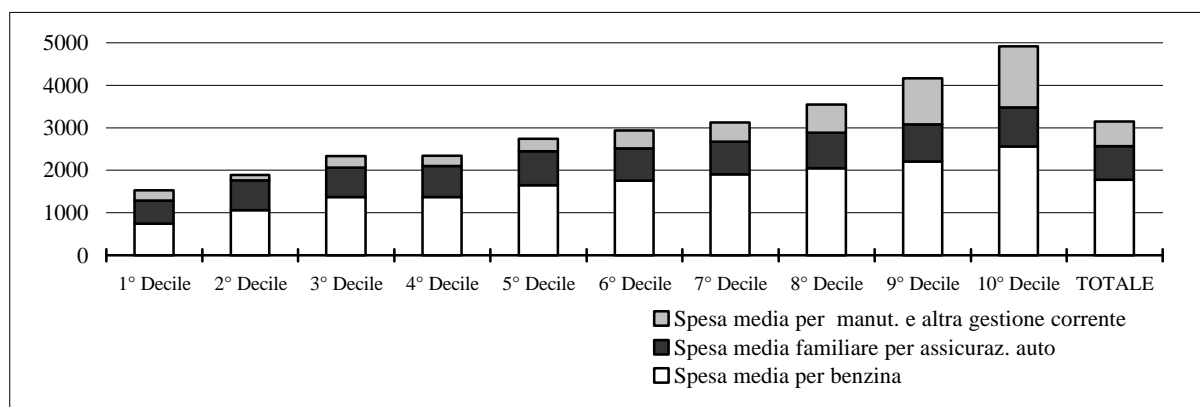
Euro mese 2000	Valori soglia del consumo equivalente familiare (Italia)	Valori soglia del consumo equivalente familiare (Toscana)
1° Decile	440	541
2° Decile	566	650
3° Decile	678	759
4° Decile	792	854
5° Decile	912	966
6° Decile	1.056	1.097
7° Decile	1.239	1.278
8° Decile	1.509	1.511
9° Decile	2.026	1.997
10° Decile		
TOTALE		

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat

La concentrazione della spesa per la benzina è, infatti, maggiore della spesa per assicurazione (indice di Gini pari a 0,40 nel primo caso, contro lo 0,30 nel secondo), ad evidenziare una distribuzione della spesa per benzina tra famiglie più differenziata e, quindi, maggiormente legata al livello di reddito.

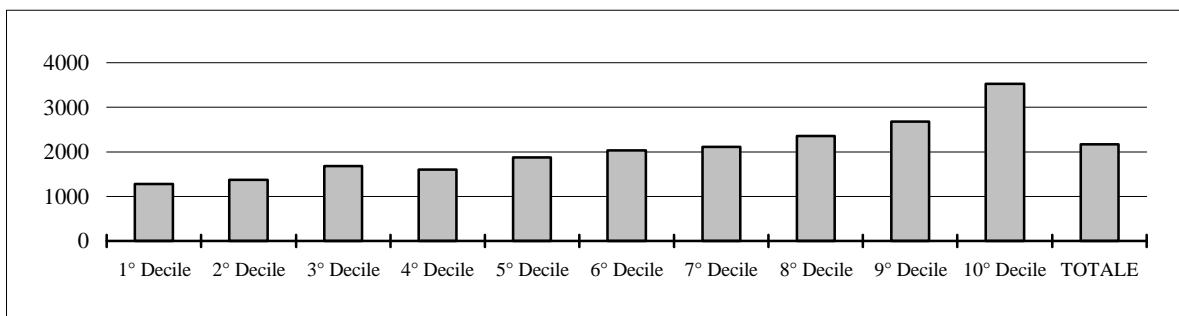
Questo andamento dei consumi per classe di reddito è il risultato di due componenti: da un lato l'incremento del numero di veicoli per famiglia al crescere delle disponibilità economiche (solo l'8% delle famiglie del primo decile possiede la seconda macchina, contro il 30% delle famiglie più agiate), dall'altro la maggiore spesa per ciascuno di essi, legata all'uso e alla proprietà (dai mille euro l'anno circa ai circa 3500).

Grafico 3  
SPESA MEDIA FAMILIARE PER L'AUTOVEICOLO  
Solo chi possiede almeno un mezzo. Euro 2000



Fonte: Elaborazioni degli autori su dati Istat Rilevazione sui consumi delle famiglie, 2000

Grafico 4  
COSTI DI GESTIONE PER OGNI AUTOVEICOLO PER CLASSE DI REDDITO  
Euro 2000



In termini di policy è più significativo analizzare la spesa in proporzione al bilancio familiare. La quota destinata all'uso corrente e alla manutenzione da ciascuna delle famiglie che possiede almeno un'auto è in media pari circa all'11%, ma la distribuzione per classe di reddito fa emergere un'incidenza progressivamente decrescente di questa voce di spesa. Le famiglie più disagiate che possiedono almeno un autoveicolo impegnano in questa voce di spesa circa il 15% del proprio bilancio, contro il 9% delle famiglie più agiate<sup>18</sup>. Quote crescenti del bilancio familiare vengono dedicate tanto alla componente legata all'uso (il consumo di benzina) quanto alla componente legata al possesso (l'assicurazione), ma è la seconda componente a pesare in proporzione maggiore

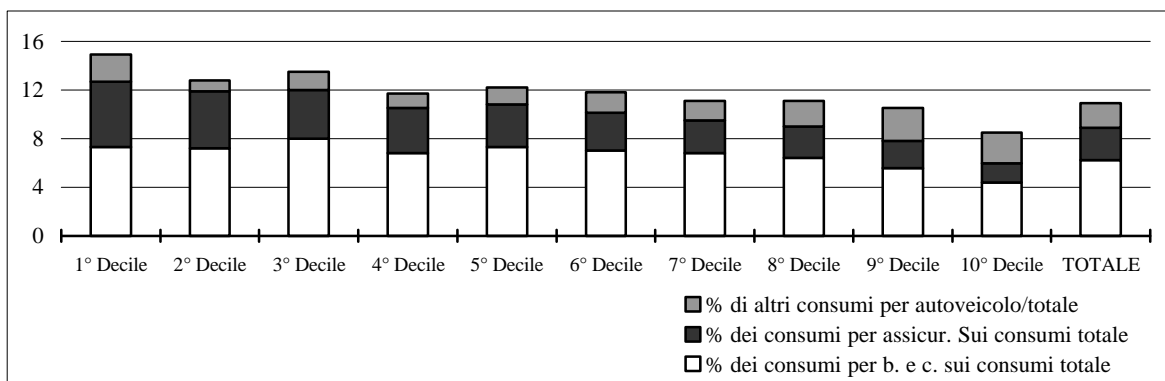
<sup>18</sup> L'indice di correlazione tra la spesa per la gestione del veicolo privato e il consumo per famiglia è del 0,51% ad indicare che i due importi crescono concordemente ma non con una progressione analoga.

sui redditi più bassi. Questa seconda voce di costo sembra avere, quindi, un effetto in proporzione più penalizzante sulle classi meno abbienti rispetto alle più agiate.

Grafico 5

INCIDENZA DEI CONSUMI PER L'AUTOVEICOLO SUL BILANCIO FAMILIARE DISTINTO PER CLASSE DI CONSUMO EQUIVALENTE

Solo per le famiglie che possiedono almeno un autoveicolo. Euro anno



## 4.2

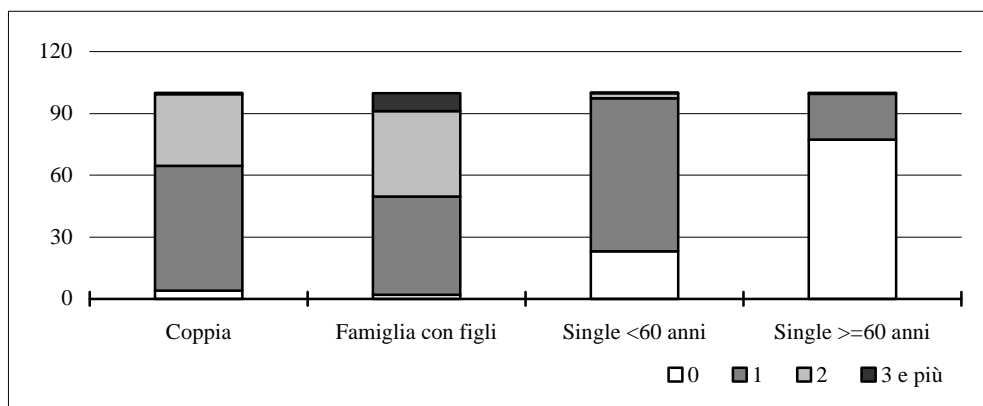
### L'autoveicolo come scelta o necessità: i comportamenti e le abitudini nel possesso e nell'uso del veicolo a motore privato

I risultati fin qui esposti cambiano significativamente se si prende a riferimento, anziché la popolazione che possiede almeno un autoveicolo, l'insieme della popolazione a prescindere dalla proprietà del mezzo privato. L'ipotesi alla base di questa seconda applicazione è che il possesso e l'intensità d'uso dell'auto rappresentino per l'individuo e per il nucleo familiare una scelta di bilancio: dato il budget, ogni soggetto o famiglia può scegliere di avere non avere e quanto utilizzare l'autoveicolo. In questo caso la quota di consumo che ogni famiglia destina alla mobilità con mezzi privati ha una incidenza più elevata sui bilanci delle classi intermedie. La spesa per l'autoveicolo appare, quindi, in questo contesto di riferimento, più equilibrata per classi di reddito, e maggiormente gravosa sui redditi medi (in particolare il terzo decile, con un consumo medio familiare di 15 mila euro l'anno). Diversa è la prospettiva considerando l'autoveicolo un bene di consumo primario dell'individuo, un bene di prima necessità di cui le persone, o una certa categoria di persone (i nuclei familiari con figli minori) non possono fare a meno. In questo caso, disporre di un autoveicolo rappresenta un impegno gravoso soprattutto per le classi di reddito meno abbienti. Considerazioni in merito a questo aspetto possono emergere dall'osservazione dei comportamenti delle famiglie. In generale si nota che la proprietà del mezzo è oggi molto diffusa tra i nuclei familiari, mentre sono soprattutto i single anziani a non disporre di un autoveicolo proprio<sup>19</sup>. Al contrario, risulta riconducibile ad una scelta di consumo la disponibilità della seconda macchina. Se è vero, infatti, che il 30/40% delle famiglie meno abbienti rinuncia a questo mezzo di trasporto, contro il 10/15% dei più facoltosi, ma nel primo gruppo prevalgono largamente i single anziani<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Il 75% delle famiglie che non possiedono un autoveicolo ha come capofamiglia un ultrasessantacinquenne.

<sup>20</sup> L'applicazione di modelli statistici di tipo dicotomico a questi dati ha consentito di rilevare l'operare simultaneo delle determinanti sul fenomeno osservato, in modo da evidenziare eventuali correlazioni tra variabili. Con l'ausilio di un modello logit, è stata stimata la probabilità di possedere più di una auto per famiglia prendendo a riferimento l'universo di quanti possiedono almeno un autoveicolo. Non è stato possibile procedere ad una stima delle determinanti del possesso della prima autovettura, dato che la ripartizione dei casi era troppo squilibrata per suggerire interpretazioni interessanti (il possesso di 0 auto presentava troppe poche osservazioni per questo tipo di analisi). Il modello ha dato buoni risultati statistici e ha consentito di confermare l'importanza, successivamente -come atteso- alla composizione del nucleo familiare, delle variabili legate al reddito nella disponibilità del secondo autoveicolo.

Grafico 6  
COMPOSIZIONE DEL NUCLEO FAMILIARE E POSSESSO DELL'AUTOVEICOLO  
Tipologia familiare

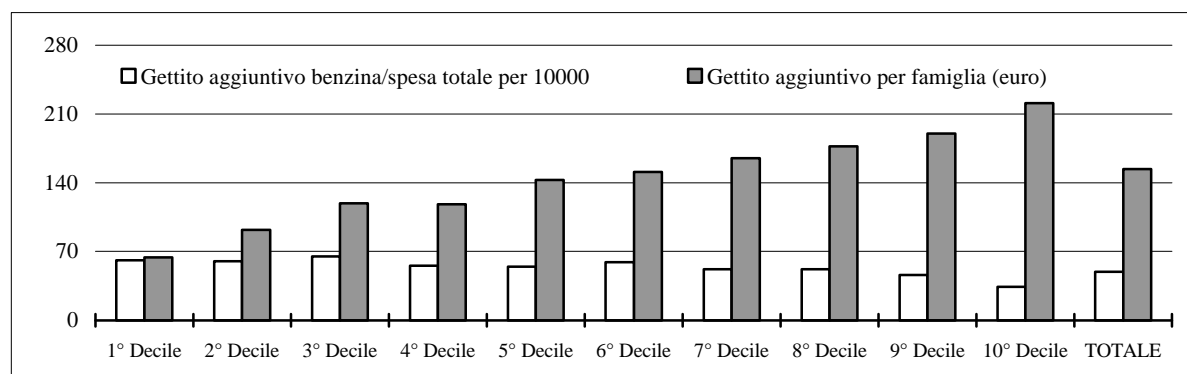


### 4.3

#### Prelevi sui trasporti ed equità distributiva: l'impatto sulle famiglie delle misure fiscali

L'articolazione delle informazioni sui consumi delle famiglie per decile di reddito consente di cogliere l'aspetto distributivo degli interventi. L'ipotesi oggi in discussione di un aumento dell'accisa sulla benzina di 10 centesimi di euro a litro, per complessivi 156 milioni di euro a carico delle famiglie toscane, comporterà un aumento medio di spesa per le famiglie che possiedono almeno un'auto -quelle che effettivamente dovranno pagare l'imposta- di 64 euro l'anno per il 1° decile di reddito equivalente e di 220 euro l'anno per l'ultimo decile. L'uno per cento del gettito verrà portato alle casse regionali dal 10% della popolazione più disagiata e il 15% dai più benestanti.

Grafico 7  
IMPOSTA REGIONALE SULLA BENZINA E CONSUMI DELLE FAMIGLIE



L'accisa sulla benzina di cui si discute andrà a pesare per circa il 5 per 1000 su tutte le classi di consumo equivalente, ma graverà per il 6 per mille sui primi decili e per il 3,5 per mille sui decili di consumo più elevato. Il peso decrescente dei consumi familiari per l'acquisto di benzina -rispetto a coloro che possiedono l'autoveicolo- si riflette sulla regressività dell'imposta che graverà, quindi, proporzionalmente di più sulle classi di reddito meno abbienti.

L'applicazione dei margini consentiti dalla normativa sull'imposta di bollo porterà alle casse della Regione 25 milioni di euro provenienti dalle famiglie. L'aumento medio di spesa sarà di 25 euro l'anno per ciascuna famiglia che possiede almeno un'auto, ma le famiglie del primo decile

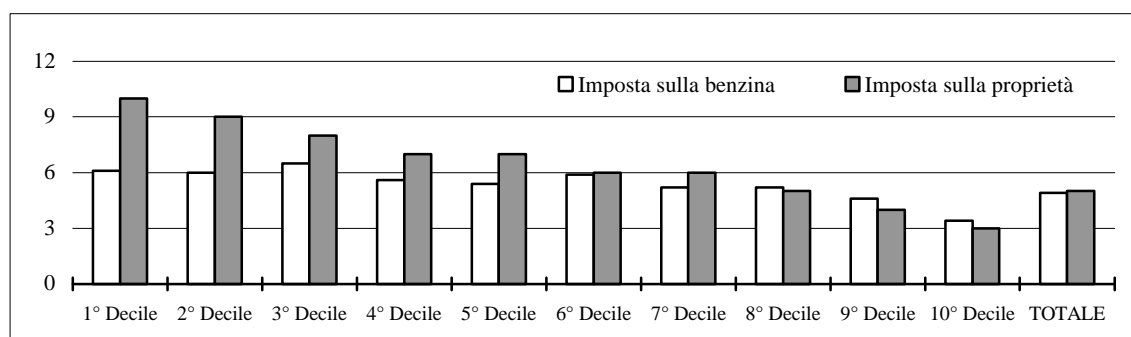
consumeranno 16 euro in più contro i 30 dell'ultimo decile<sup>21</sup>. Il 2% del gettito verrà portato alle casse regionali dal 10% della popolazione più disagiata e il 13% dai più benestanti. Questa imposta andrà a pesare per l'1 per mille su tutte le classi di consumo, ma graverà per l'1,6 sui primi decili e per lo 0,5 per mille sui decili di consumo più elevato.

La regressività dell'imposta di bollo è, quindi, maggiore dell'imposta sulla benzina, ma tale effetto è certamente più evidente simulando gli effetti delle politiche fiscali a parità di gettito.

Grafico 8

#### EFFETTO DISTRIBUTIVO DEI PRELIEVI A PARITÀ DI GETTITO

(156 milioni di euro totali). Gettito aggiuntivo/spesa totale per 1000



## 5.

### PRELIEVI SUI TRASPORTI E COMPETITIVITÀ SETTORIALE

Le misure fiscali ipotizzate graverebbero sulle imprese con effetti diversi tra settori economici a seconda della componente di trasporto e dell'incidenza della specifica base imponibile su ciascuna attività produttiva (consumo di carburante o mezzi di proprietà)<sup>22</sup>. Attraverso il sistema dei prezzi andrebbero anche a incidere sul costo della vita medio e sulla spesa per consumi finali da parte delle famiglie. Le tavole intersettoriali dell'economia regionale costituiscono un importante strumento di valutazione delle relazioni di scambio tra imprese e sono alla base di queste stime. È possibile, così, distinguere l'impatto *diretto* sulle imprese, dovuto all'incidenza del prelievo sui costi intermedi della produzione, e l'impatto *indiretto* conseguente alla diffusione nel sistema economico attraverso le relazioni di scambio tra settori. La rappresentazione sintetica della diversa competitività relativa è fornita dalla variazione potenziale dei prezzi, tanto che l'effettivo comportamento dell'imprenditore sia di scaricare questo effetto completamente sui consumatori, quanto che venga rivolto a comprimere i profitti. Da qui l'impatto sul costo della vita e sulla spesa per consumi delle famiglie, anche in questo caso indipendentemente dalle scelte reali: di riduzione dei consumi, riorganizzazione delle scelte dei beni o aumento della spesa al fine di mantenere il livello dei consumi preesistente.

Certamente, tutto il processo di stima è basato su una condizione fondamentale: la corretta rappresentazione della base imponibile all'interno della tavola intersettoriale<sup>23</sup>. È questa l'informazione sulla base della quale verranno elaborati i dati all'interno del modello di impatto ed è la condizione di validità del risultato. Per quanto riguarda l'imposta di bollo l'incidenza settoriale della proprietà dei mezzi è stata ricondotta alla voce Capitale Lordo in Mezzi di Trasporto della

<sup>21</sup> Questa simulazione è possibile assimilando la distribuzione per classi di reddito dell'imposta di proprietà all'andamento dei consumi assicurativi, presi a riferimento in questa analisi.

<sup>22</sup> L'indice di correlazione tra la spesa per la gestione del veicolo privato e il consumo per famiglia è del 0,51% ad indicare che i due importi crescono concordemente ma non con una progressione analoga.

<sup>23</sup> La Regione Toscana dispone di tavole intersettoriali aggiornate al 1998 frutto di un lungo processo di ricerca, così l'aspetto critico in questo contesto è il riferimento utilizzato nel rappresentare la base imponibile.

contabilità regionale. Più elaborato, invece, il processo di stima utilizzato per il prelievo sui carburanti. Le tavole intersettoriali rilevano, infatti, i soli scambi tra imprese e, quindi, registrano per ciascun settore la voce di acquisto di servizi di trasporto interni su strada, evidentemente in valore. L'integrazione tra dati di contabilità (relativi alla Toscana, in valore) e fonti sui trasporti (disponibili per l'Italia, in tonn-km) ha consentito, attraverso alcune ipotesi forti, di stimare l'incidenza settoriale dei servizi di trasporto conto terzi e conto proprio<sup>24</sup>. Questo riferimento è stato, poi, utilizzato per questo esercizio come proxy del consumo settoriale di carburante.

Al di là della procedura individuata, la difficoltà di analizzare dati e informazioni di natura settoriale all'interno di un contesto macroeconomico emerge dalle ipotesi di riferimento:

1. il coefficiente tecnico settoriale della Toscana è lo stesso di quello medio del paese, ovvero il contenuto in termini di tonn-km di trasporto della filiera produttiva non dipende dalla collocazione geografica; questa ipotesi è resa più accettabile dalla constatazione che larga parte dei trasporti in conto proprio si svolge all'interno della regione;
2. la conversione tra quantità e valore è possibile solo applicando un valore di scambio, cioè un prezzo, e l'unica informazione utile in tal senso è la composizione delle tonnkkm tra conto proprio e conto terzi, è necessario, perciò accettare l'ipotesi di valori di scambio medi, uguali nei due casi e tra settori produttivi (valore della tonn-km costante).

In definitiva, la stima dell'incidenza dei trasporti nei processi produttivi attraverso l'acquisto di servizi di trasporto da parte delle diverse branche e la produzione interna (utilizzate come proxy delle tonn-km e quindi del consumo di benzina) consente un esercizio di simulazione dell'impatto di una politica fiscale rivolta a colpire questo cespite. In valore assoluto ad un aumento dell'accisa di 10 centesimi a litro contribuiranno di più i settori che presentano un maggiore volume complessivo di trasporti, tanto per l'incidenza sull'attività produttiva che per l'entità complessiva nel nostro sistema economico. Questa misura (che, come precedentemente illustrato comporterebbe un gettito aggiuntivo dalle imprese di 25 milioni di euro) comporterà un aumento dei costi di trasporto pari all'1,1% che si rifletterà sull'intero sistema produttivo con un effetto finale di aumento dei prezzi medi dei beni prodotti di circa lo 0,5 per 1000. Certamente, l'effetto sarà maggiore per i settori a più alta incidenza dei costi di trasporto e, in particolare, a più alto consumo di benzina (tonn-km) - minerali non energetici, costruzioni, trasporti e comunicazioni, commercio-, ma su di esso incideranno anche le diverse interrelazioni di ogni branca produttiva con il resto del sistema economico<sup>25</sup>. In definitiva l'effetto è comunque diffuso in tutto il sistema economico. Nella raffigurazione l'incidenza del gettito aggiuntivo rappresenta l'effetto diretto sulla perdita di competitività d'impresa, mentre l'aumento dei prezzi rappresenta l'effetto complessivo a seguito delle relazioni di scambio tra imprese. Certamente l'aumento dei prezzi dei prodotti può essere letto come una minore capacità d'acquisto da parte delle famiglie, nell'ipotesi di traslazione completa delle imposte. Data la composizione della spesa per consumi finali l'aumento dei prezzi determina una maggiore spesa potenziale per 27 milioni di euro, in larga parte concentrata sui beni di consumo principali, quali alimentari ma anche trasporti e commercio. Questo effetto potrà tradursi successivamente in una contrazione della domanda dei beni più colpiti e nella loro sostituzione con altri beni di consumo o in una maggiore spesa a seconda della elasticità della domanda stessa.

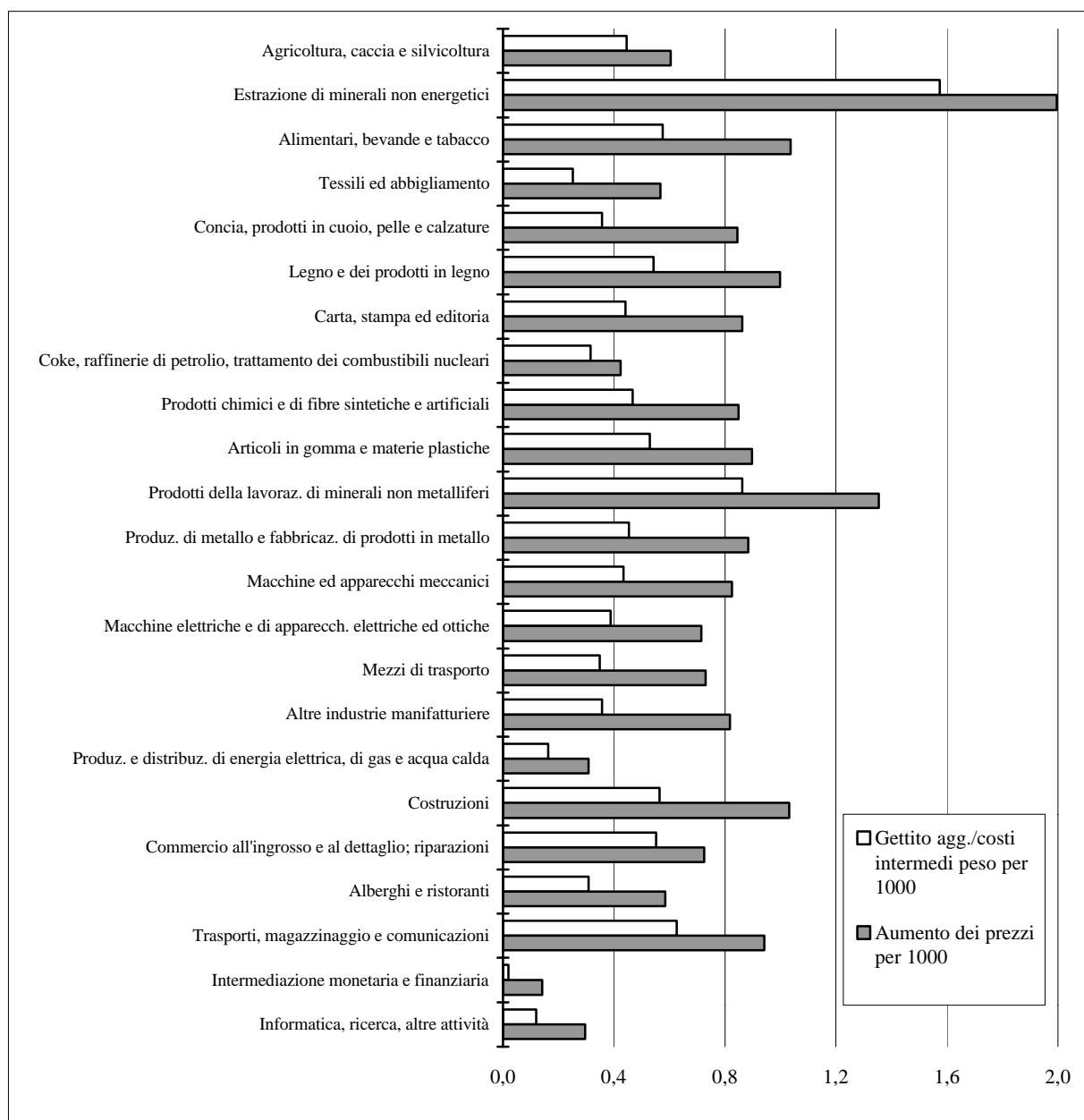
---

<sup>24</sup> Le statistiche sui trasporti fanno correntemente riferimento ad una classificazione propria (NST) difficilmente riconducibile alle Branche e Settori della Contabilità E', comunque, da verificare la disponibilità presso l'Istat dell'informazione per settore produttivo delle tonn-km in conto terzi, non diffusa nelle loro pubblicazioni, e l'utilizzabilità ai nostri fini dell'archivio ICAI Comitato centrale Albo Autotrasportatori. Riguardo al conto proprio il riferimento è alla Tavola "Trasporti complessivi in conto proprio per branca di attività economica" resa disponibile dall'Istat per l'Italia al 1998 (Istat, 2000, Trasporto merci su strada 1998). Questa fonte fornisce, quindi, l'articolazione del trasporto merci in conto proprio per 24 branche di attività economica in termini di tonnellate e tonn.km. Uno dei limiti di questa fonte è che campiona solo i veicoli di portata utile superiore a 35 tonnellate, escludendo, quindi, una gran parte del trasporto c/proprio che risulta evidentemente sottostimato. In questa sede, nella quale l'obiettivo è soprattutto quello di sperimentare la procedura di analisi, si ritiene preferibile non correggere il dato, rimandando a futuri perfezionamenti dell'informazione.

<sup>25</sup> Si tratta della sola manovra sulla benzina in quanto questa è la politica di interesse regionale, la ripartizione settoriale riguarda evidentemente i carburanti in modo indistinto.

Nell'ipotesi di completa traslazione delle imposte sui prezzi, e quindi di sostanziale inefficacia rispetto alle finalità principali di natura ambientale, l'aumento dei costi per le imprese verrà completamente trasferito sui consumi delle famiglie comportando una minore capacità di consumo.

Grafico 9  
LA DIVERSA COMPETITIVITÀ SETTORIALE A SEGUITO DI UN AUMENTO DI 10 CENTESIMI DI EURO DELL'ACCISE SULLA BENZINA  
Variazioni %



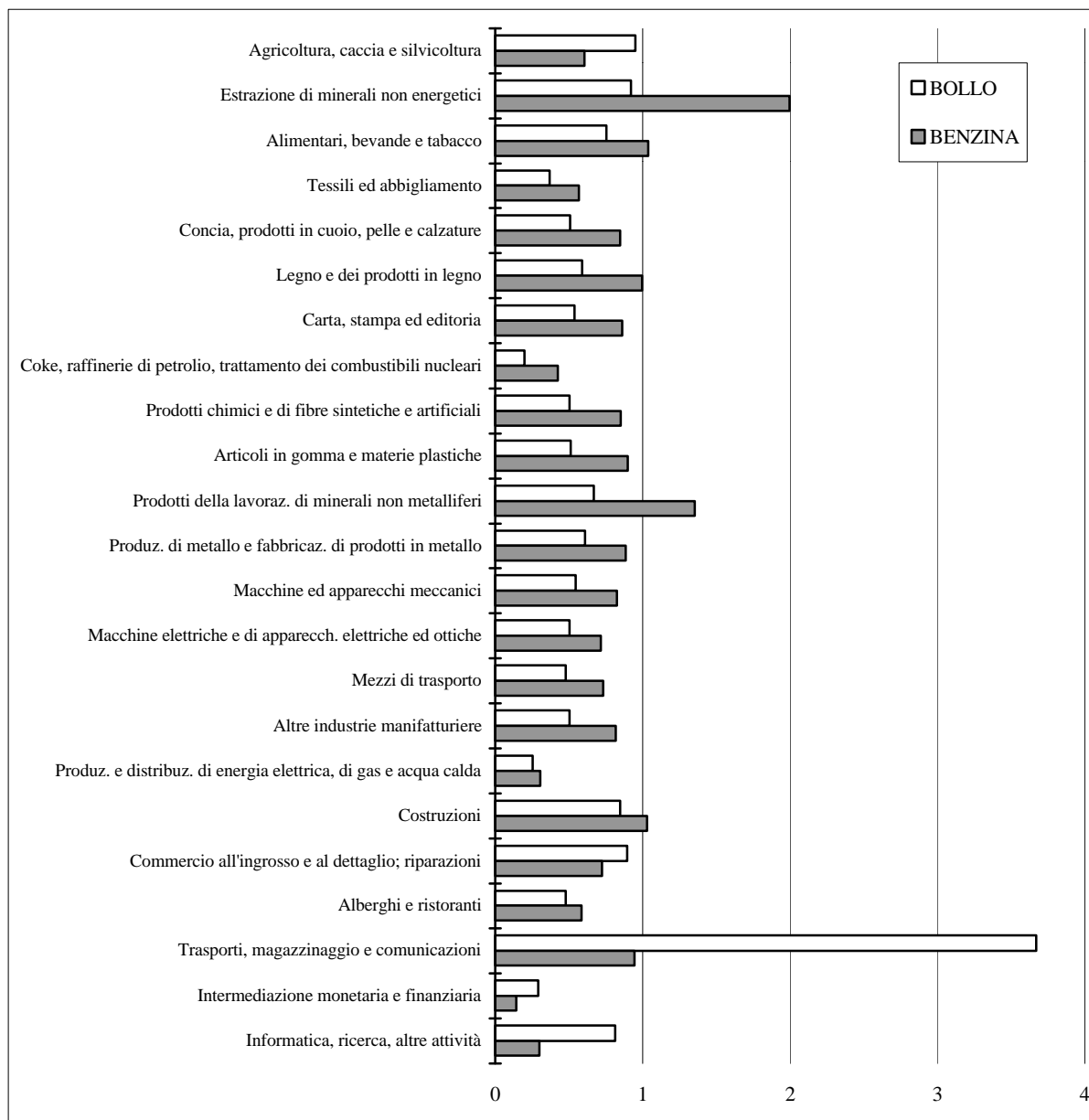
A fronte, quindi, di un gettito dalle famiglie di 156 milioni di euro, l'ulteriore prelievo sulle imprese per 25 milioni di euro può trasformarsi, attraverso il sistema dei prezzi, in un minore reddito disponibile per la spesa delle famiglie, con un impoverimento pari ad altri 27 milioni di euro, distribuiti settorialmente sulla base delle scelte di consumo. Con le stesse disponibilità economiche le famiglie dovranno scegliere tra consumare gli stessi beni ad un costo superiore o



modificare le proprie abitudini di consumo<sup>26</sup>. Si tratta di una ipotesi limite, di completa traslazione dei prezzi, ma fornisce l'immagine del possibile diffondersi dell'impatto per tutto il sistema economico.

La stessa simulazione è possibile riguardo all'aumento del 10% della Tassa di circolazione (prelievo sulla Proprietà), per un gettito aggiuntivo pari a 4 milioni di euro. Per brevità espositiva ci si limita a riportare il confronto dell'effetto sulla competitività settoriale delle due misure (benzina e bollo) a parità di gettito.

Grafico 10  
VARIAZIONE DEI PREZZI INDOTTA DA UN AUMENTO DEI DIVERSI PRELIEVI A PARITÀ DI GETTITO  
25 milioni di euro. Variazioni ‰



Procedendo in questa applicazione si valuti, infine, il caso che le risorse sottratte al sistema economico possono esservi successivamente reimmesse attraverso politiche di spesa pubblica. Si

<sup>26</sup> È l'elasticità al consumo che determinerà successivamente l'eventuale contrazione degli acquisti o l'effettiva maggiore spesa.

ipotizzi, quindi, che seguendo le indicazioni comunitarie le risorse raccolte vengano reinvestite a favore delle stesse attività di trasporto (proprietà di neutralità del gettito). È possibile, così, stimare l'impatto differenziale sul sistema economico dell'investimento delle risorse raccolte all'interno del settore e dell'area geografica.

Se si reinvestisse tutto il gettito (da famiglie e da imprese) in attività di manutenzione e sicurezza stradale (settore costruzioni) si può stimare per l'economia toscana che il 75% delle risorse verrebbero reimmesse nel sistema produttivo (il resto verrebbe utilizzato in importazioni da fuori regione o paese).

Il saldo per le imprese tra valore aggiunto (113 milioni di euro) e versamenti (25 milioni di euro) sarebbe in definitiva largamente positivo per l'economia locale, anche se comporterebbe una redistribuzione a favore del settore delle costruzioni, primaria area d'intervento degli investimenti infrastrutturali.

6.

## CONSIDERAZIONI SULL'EFFICACIA AMBIENTALE DELLE POLITICHE FISCALI SUI TRASPORTI

L'evidenza empirica sull'efficacia delle politiche di internalizzazione rispetto a finalità ambientali è piuttosto scarsa. Alcune considerazioni possono essere desunte dalla elasticità dei consumi ai prezzi distintamente per benzine e gasolio. I risultati di queste applicazioni alla Toscana confermano la forte correlazione tra consumi (quantità) e crescita (Pil toscano a prezzi costanti) pari a oltre il 0,77 per entrambi i carburanti. Al contrario, la correlazione tra consumi e prezzi relativi<sup>27</sup> appare trascurabile, seppure del segno atteso, per il consumo di benzina e di segno contrario alle aspettative e all'evidenza nel caso del gasolio (in questo caso è possibile ipotizzare che l'effetto trend sia stato nell'arco di tempo considerato più rilevante dell'effetto prezzo sulla crescita dei consumi).

Si noti il diverso andamento dei prezzi relativi alla pompa di benzina e gasolio: il prezzo del gasolio si era mantenuto nel corso degli anni 80 su livelli inferiori alla metà del prezzo della benzina, mentre oggi i due valori si avvicinano molto, negli ultimi anni questo sembra aver determinato un parziale effetto di sostituzione. Interessante anche l'incidenza delle imposte sul prezzo finale dei carburanti: dagli anni 60 ad oggi superiore al 60% raggiunge il 75% tra il 1995 e il 1999 nel caso della benzina rossa (ma è di poco inferiore anche per la verde). Diverso l'andamento nel caso del gasolio, con incidenza dell'imposta del 45% circa negli anni 70 e progressivamente crescente fino al 2000 (83%).

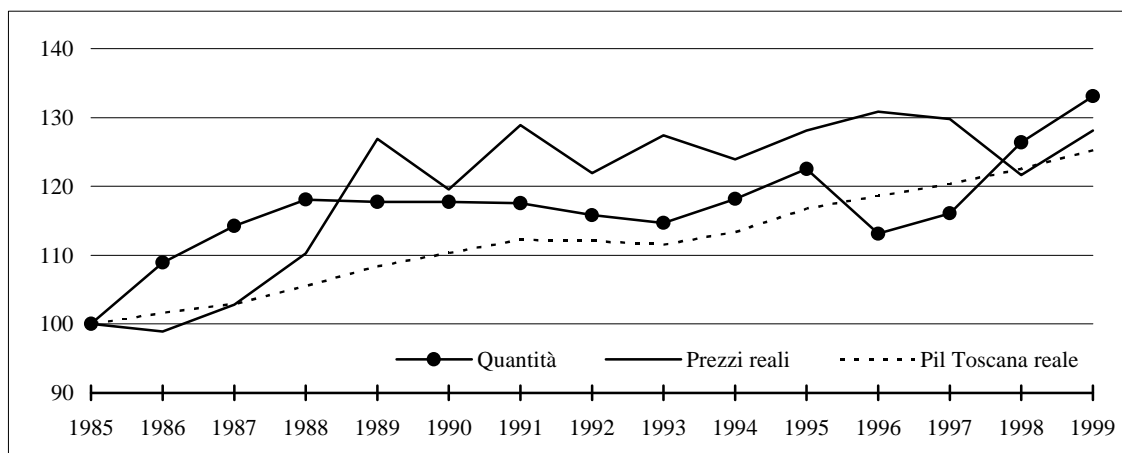
Tabella 7  
INDICI DI CORRELAZIONE  
TOSCANA

	Prezzo reale	Pil reale
Benzina quantità* (1985/2001)	-0,09	0,79
Gasolio quantità (1985/1999)	0,58	0,77

\* Benzina verde e rossa

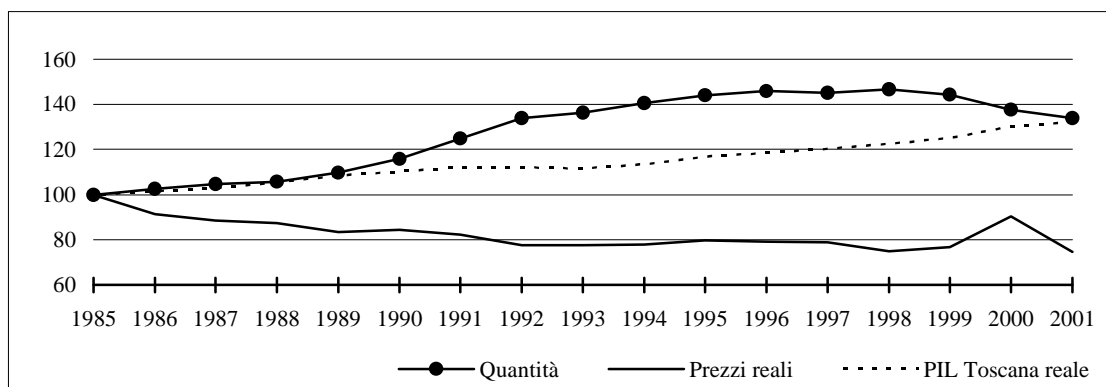
<sup>27</sup> Corretti con l'indice dei prezzi al consumo.

Grafico 11  
CONSUMO DI GASOLIO PREZZI E CRESCITA\*



\* Prezzi alla pompa

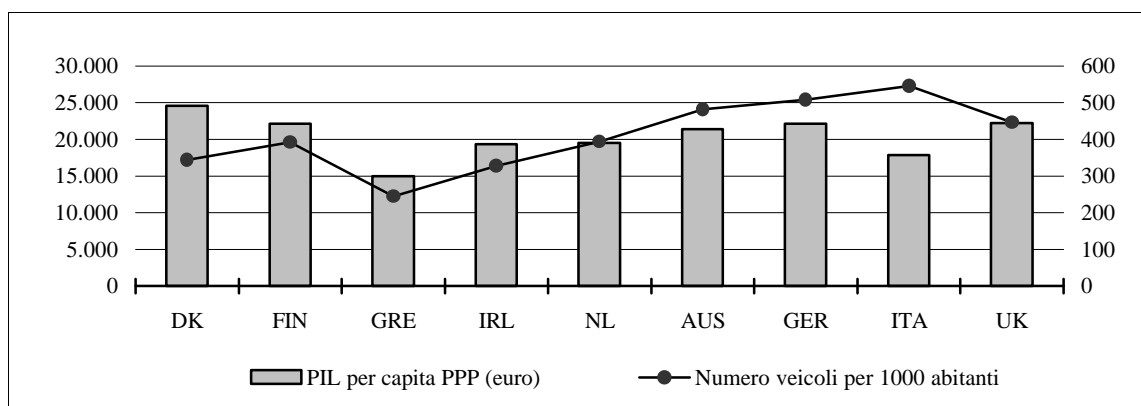
Grafico 12  
CONSUMI DI BENZINA, PREZZI E CRESCITA



Dall'esperienza internazionale riguardo all'elasticità ai prelievi emerge l'influenza delle imposte di immatricolazione e circolazione sulla decisione di acquisto, con effetti disincentivanti maggiori rispetto ai chilometri percorsi in relazione alle accise sui carburanti. A prescindere dai valori calcolati dalle singole stime econometriche, è infatti possibile notare come il numero dei veicoli esistenti in un Paese sia in relazione inversa con il livello di prelievo sull'immatricolazione e sulla circolazione, anche considerando l'effetto del tenore di vita.

La figura successiva mostra infatti il numero dei veicoli esistenti per mille abitanti e il Pil procapite aggiustato per la parità dei poteri di acquisto in nove paesi dell'Unione. I paesi sono stati ordinati per incidenza del prelievo sui veicoli decrescente, dalla Danimarca al Regno Unito. Si può infatti notare che nei paesi ad alta fiscalità il numero dei veicoli in circolazione è inferiore alla media europea, nonostante due su tre godano di un Pil procapite superiore alla media europea, mentre i paesi a bassa fiscalità, che sono anche quelli dove la produzione delle vetture è più rilevante, hanno un numero di autoveicoli non giustificato dal livello del reddito procapite. L'Italia, come si può notare, è il paese dove il numero dei veicoli per mille abitanti (546) è il più elevato dell'Unione.

Grafico 13  
NUMERO DI VEICOLI E PIL PROCAPITE



	Paesi ad alta fiscalità			Paesi a media fiscalità			Paesi a bassa fiscalità		
	DK	FIN	GRE	IRL	NL	AUS	GER	ITA	UK
GDP-PPP pro capite	24.599	22.129	15.032	19.382	19.481	21.400	22.099	17.890	22.212
Numero di veicoli	345	391	245	328	393	482	508	546	446

Fonte: Commissione Europea (2002)

## 7.

### ALCUNE CONSIDERAZIONI DI SINTESI

L'utilizzo delle imposte come strumento di politica ambientale è stato recentemente promosso dalla Commissione europea anche in relazione alle proprietà di efficienza che è possibile attribuire a tale forma di intervento pubblico, sia in senso statico che dinamico. In questo lavoro si sono ricostruite le principali imposte che operano a livello regionale, sia con riguardo alla relazione tra gettito e base imponibile, sia in relazione alle caratteristiche dei contribuenti e ai possibili effetti economici.

Questa analisi ha portato, quindi, alle seguenti considerazioni:

- sul piano dell'equità tanto il prelievo sulla proprietà che sull'uso sono regressivi, gravando proporzionalmente di più sulle famiglie più povere; il prelievo sulla proprietà lo è, però, in modo più accentuato;
- sul piano dell'efficienza del sistema economico il prelievo sulla proprietà sembra incidere in modo più mirato sul settore del trasporto e in generale sul terziario, mentre l'imposta sull'uso sembra avere un effetto più diffuso ma proporzionalmente più penalizzante per il settore manifatturiero;
- in ogni caso la distribuzione tra soggetti economici del carico fiscale e l'ipotesi di neutralità del gettito (reinvestito a favore del trasporto) inducono a rilevare un risultato finale per il sistema economico locale non penalizzante, intervenendo piuttosto sulla competitività relativa dei diversi settori;
- sul piano dell'efficacia rispetto ad obiettivi di natura ambientale, la letteratura e l'esperienza internazionale indicano come più incisivo il prelievo sulla proprietà, mentre la capacità disincentivante dell'imposta sulla benzina è subordinata ad aliquote elevate, tanto più che le aliquote d'imposta sono già oggi intorno al 70% del prezzo alla pompa<sup>28</sup>; in ogni caso la Comunità si esprime oggi a favore di interventi quanto più mirati a colpire le emissioni;
- come strumento di politica fiscale l'imposta sulla proprietà è suscettibile di articolazione su finalità prioritarie, ad esempio di natura ambientale, è quindi flessibile rispetto agli obiettivi e difficilmente oggetto di evasione da parte della comunità residente.

<sup>28</sup> Più precisamente si tratta per la benzina del 76% nel 1995 e del 64% nel 2000; contro il 71% e 56% rispettivamente del gasolio.

## BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- ACI (2001), *La spesa degli italiani per l'automobile: i diversi oneri derivanti dalla fiscalità e dai costi di acquisto e di uso del mezzo*, Roma
- BOVENBERG A. L. (1999), "Green Tax Reforms and the Double Dividend: an Updated Reader's Guide", *International Tax and Public Finance*, 6:421-443
- CER (1995), *Il fisco e i trasporti, Rapporto n. 6*, Roma
- EUROPEAN COMMISSION - DG TAXATION AND CUSTOMS UNION (2002), *Study on vehicle taxation in the member states of the European union*, Study by INFRAS
- ISTAT (1999), *Statistiche dei trasporti*
- ISTAT, *Rilevazione sui consumi delle famiglie*, anni vari
- PEZZEY J. C.V., PARK A. (1998), "Reflections on the double dividend debate", *Environmental and resource economics*, pp. 539-555