



IRPET

Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

La fiscalità sul trasporto stradale

Patrizia Lattarulo

06 | 2024

Impatti ambientali dei trasporti e politiche fiscali

La mobilità rappresenta una componente importante della crescita economica e del benessere individuale. Sono sempre più evidenti, però, 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

Le imposte sui trasporti rappresentano una delle leve del **decentramento fiscale** anche perché, in seguito 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 e delle conseguenze in termini di equità distributiva e competitività del sistema economico

Ipotesi di riordino della fiscalità sugli autoveicoli

La motivazione a intervenire nasce dalla priorità di una:

- più estesa applicazione del principio comunitario “chi inquina paga”;
- riassetto e semplificazione della fiscalità sugli autoveicoli.

Proposte:

1. Esenzione bollo auto 3 anni/5 anni (ecologici) nuove immatricolazioni
2. Abolizione IPT
3. Base imponibile tassa di proprietà da Potenza a Emissioni
4. Traslazione dalla proprietà veicolo a carico della fiscalità sul consumo di carburante

Con effetti su:

- Riduzione delle emissioni, aumento della sicurezza;
- Riordino fiscale;
- Incentivo economico anticiclico al sistema produttivo.

Ulteriori implicazioni

- Equilibri di bilancio, all'interno del processo di riordino ordinamentale;
- Distribuzione ed equità.

1. La proprietà dell'auto



Riferimenti generali: il confronto europeo

Densità di circolazione: autoveicoli per abitante 2018 e 2022.

Confronto tra paesi europei

Fonte: Acea Aci

	N. autovetture per 1000 ab. 2018	N. autovetture per 1000 ab. 2022	Var. % annua
Francia	570	572	0,1
Germania	569	586	0,7
Italia	645	681	1,4
Regno Unito	526	549	1,1
Spagna	526	541	0,7
UNIONE EUROPEA	545	574	1,3

Elevato ed in crescita il n di auto di proprietà, soprattutto in Italia

Il parco veicolare aumenta, nonostante si riducano tendenzialmente gli acquisti (-18% dal 2019 al 2023) , con effetti sull'allungamento dell'età media (Autoveicoli >10 anni = 60% delle auto)

Il parco mezzi e la componente dei veicoli ecologici

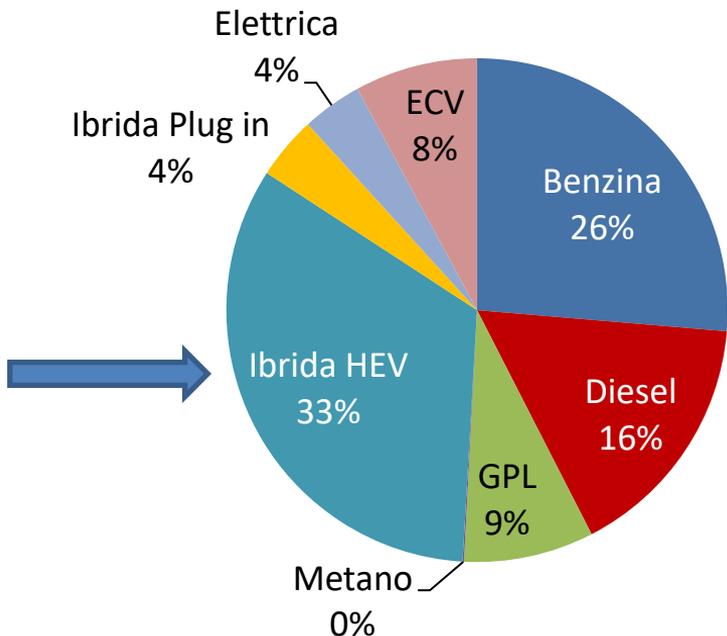
Stock autoveicoli per alimentazione Comp. % 2022

	Benzina	Diesel	Elettrico	Ibrido plug in	Ibrido elettrico	Gas naturale
Francia	40,4	53	1,5	1,1	3,3	0,6
Italia	44	42,1	0,4	0	3,9	2,4
UK	58,1	34,7	2,1	1,1	3,8	0
Spagna	39,5	55,7	0,4	0,5	3,6	0,1
Europa	50,6	40,8	1,2	1	3,1	0,6

Fonte: Aci e Acea

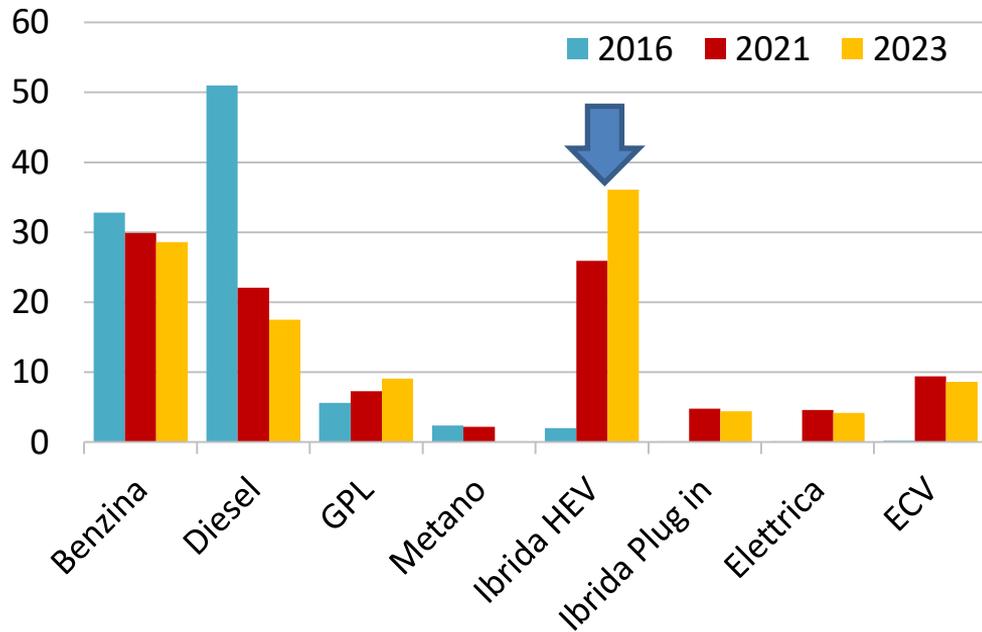
Immatricolazioni per alimentazione

Immatricolazioni 2023



Fonte: Unrae

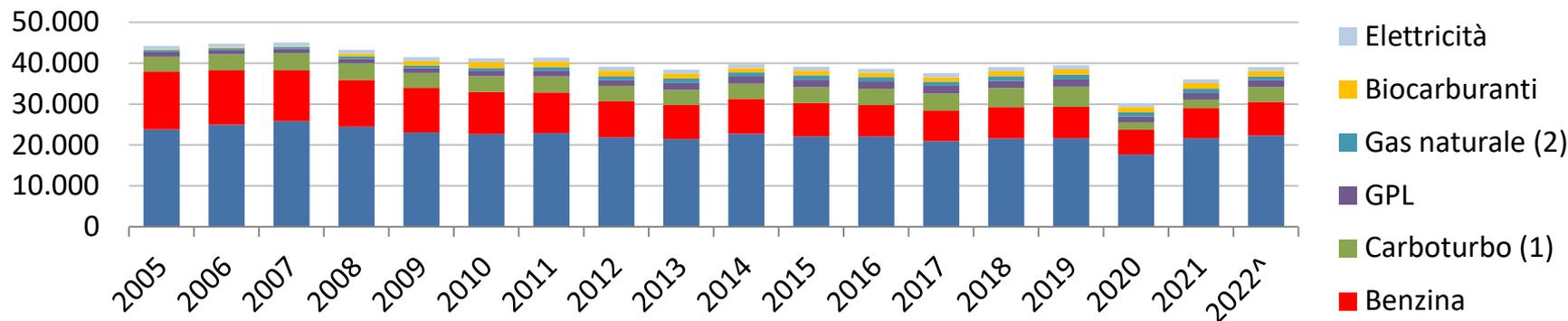
Immatricolazioni trend. Composizione %



Aumentano gli acquisti dei veicoli a bassa emissione,

ITALIA - Consumi finali di energia nel settore dei trasporti

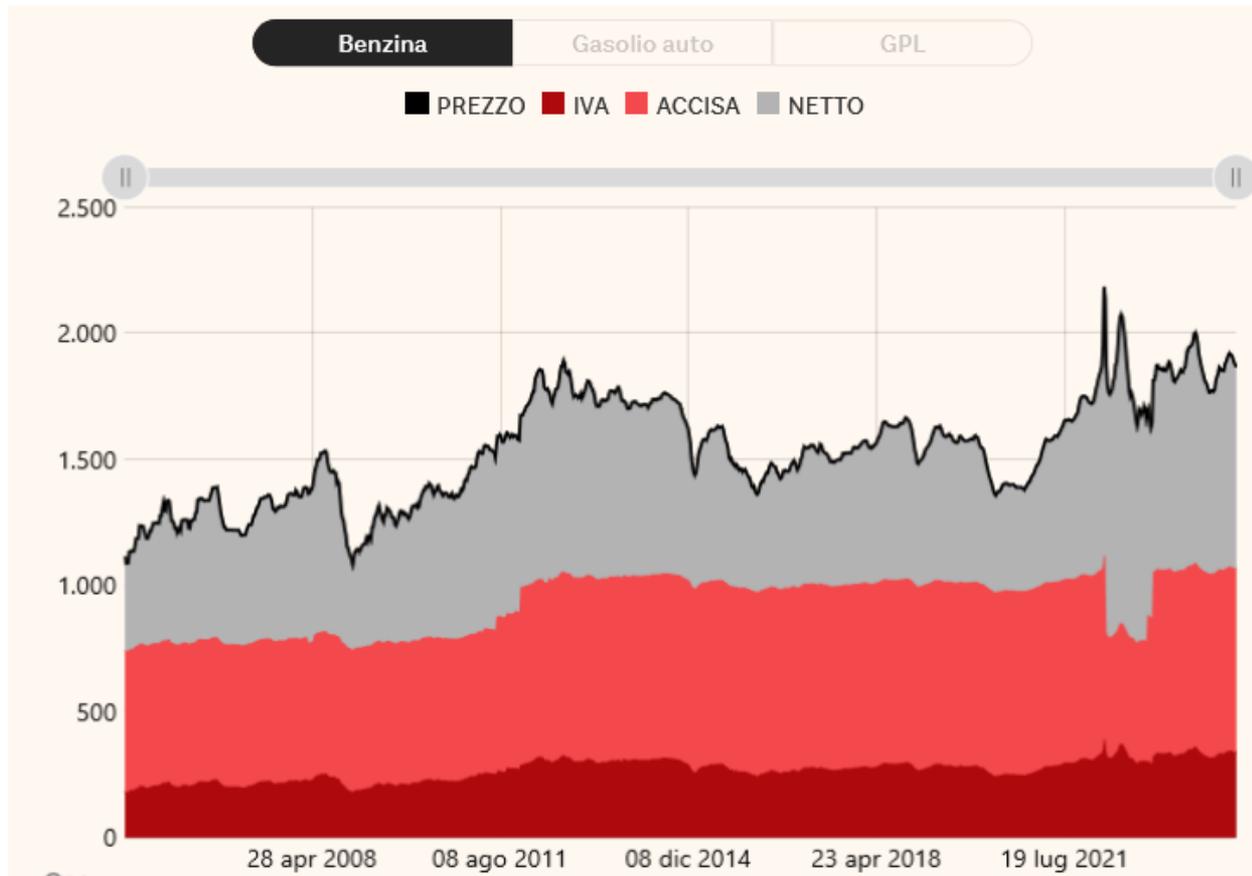
(Migliaia di tep)(*)



	Trasporti ferroviari	Trasporti stradali	Aviazione internazionale	Aviazione Interna	Navigazione interna	Condotte	Altro
Gasolio/diesel	44	1.7412			193		
Benzine		6.079					
Cherosene			1.495	342			
GPL		1.439					
Altri prodotti				3	364		
Gas naturale		772				192	3
Biocarburanti liquidi		1.265					
Elettricità	399	16				24	430
Totale	443	26.982	1.495		557	216	433
	1,5%	88,6%	4,9%	0,0%	1,8%	0,7%	1,4%

Fonte: Unem

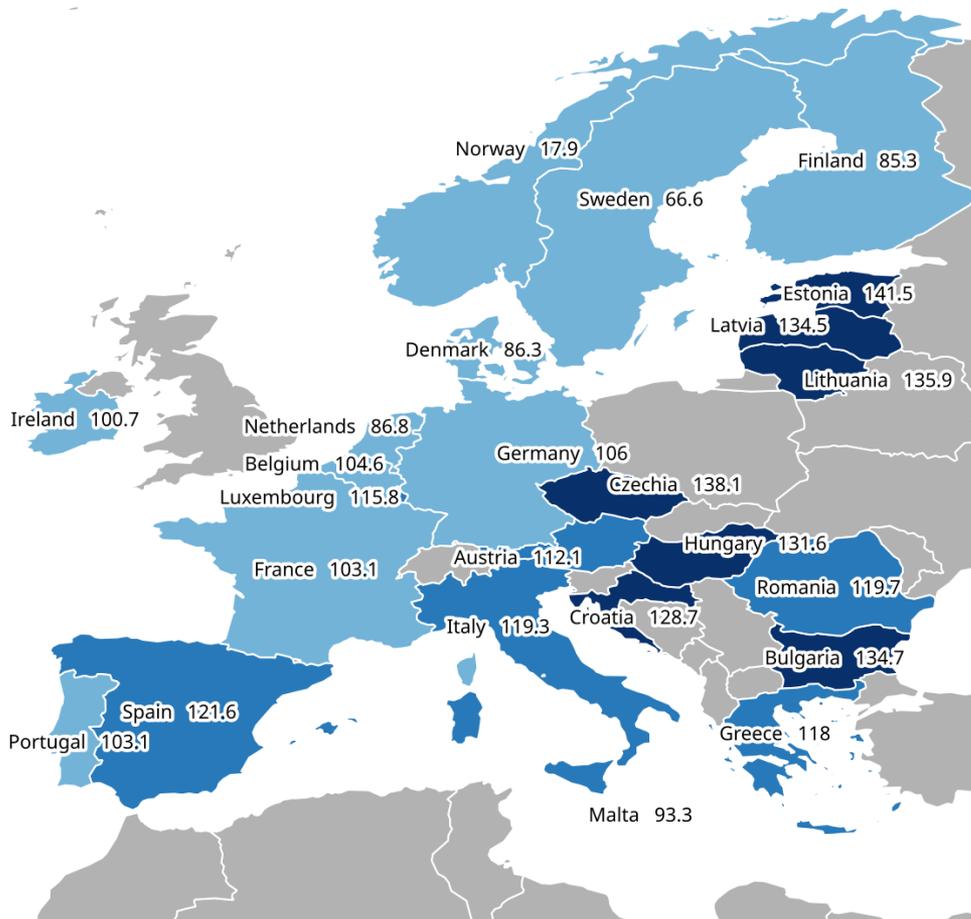
Il prezzo del carburante e la componente fiscale



Fonte: Dashboard Sole 24 Ore

2024

UE - MEDIA DELLE EMISSIONI DI CO2 PER KM DELLE NUOVE AUTOVETTURE – grammi di CO2 per km 2021-2022



La variazioni delle emissioni nell'ultimo anno nel nord Europa è particolarmente alta rispetto ad Italia e Spagna e lo stesso le emissioni totali

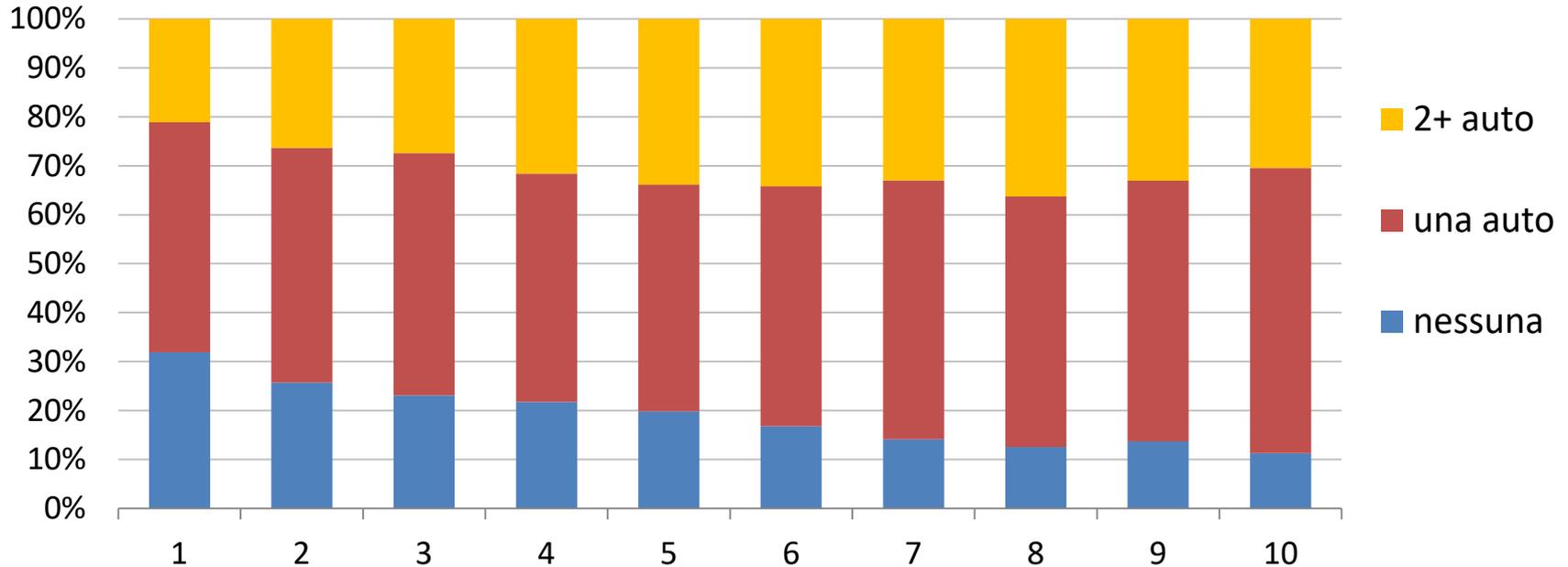
Fonte: Aci e Acea

2. Le famiglie e le imprese



Famiglie per n° di auto di proprietà e per decile di consumo

2022

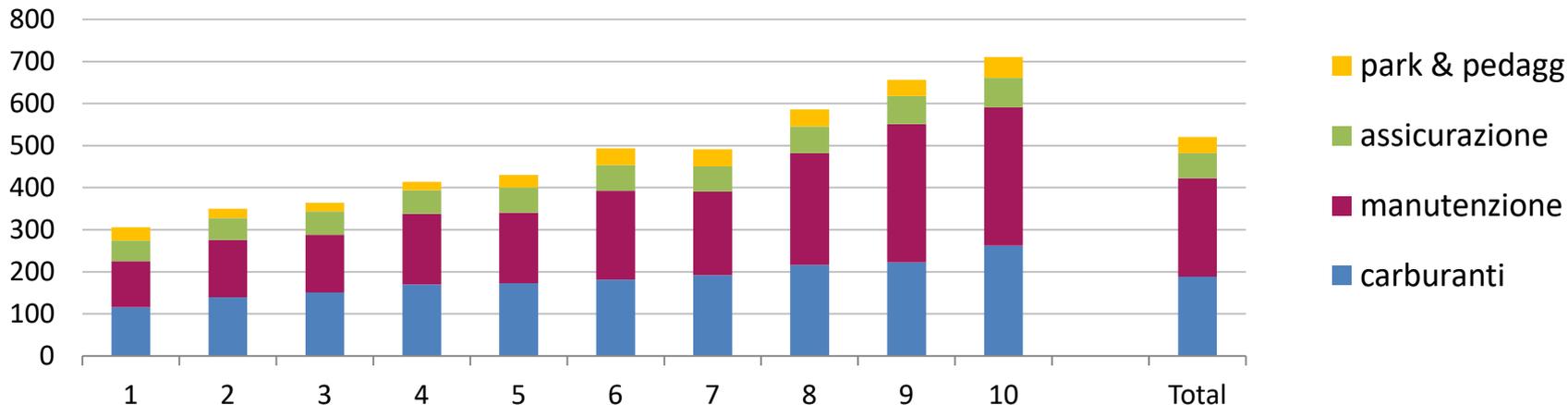


Fonte: Elaborazioni su fonte Istat

Il costo dell'autoveicolo sui bilanci delle famiglie

Il comportamento di consumo delle famiglie: il costo dell'autoveicolo sui bilanci.

Consumi medi mensili familiari per l'autoveicolo per decile. Euro 2022



Fonte: Elaborazioni su fonte Istat

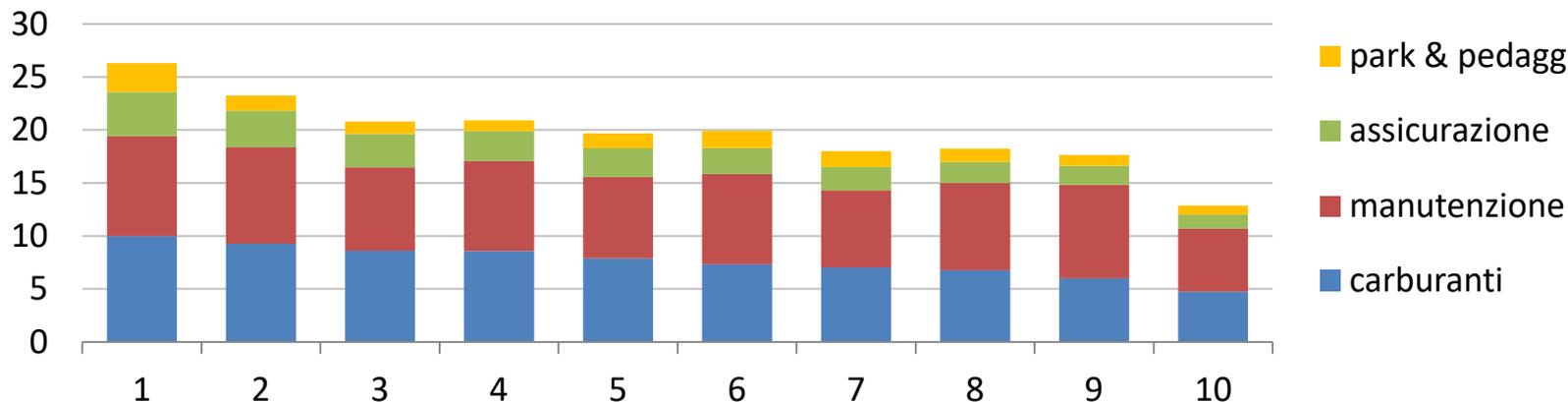
Spesa familiare media per l'autoveicolo di 500 euro mensili, dai 305 euro del I decile ai 710 del decile di consumo più elevato

Il consumo delle famiglie per l'autoveicolo aumenta all'aumentare delle fasce di consumo totale: aumentano il numero di macchine possedute e il costo dell'autoveicolo

L'incidenza del costo dell'autoveicolo sui bilanci delle famiglie

Incidenza dei consumi per l'autoveicolo sul bilancio familiare. Euro 2022

Classe di consumo equivalente



La proprietà e l'uso del mezzo di trasporto pesa di più sulle fasce di consumo più basse, fino ad assorbire oltre un quarto del consumo familiare (al netto dell'acquisto)

Tanto il consumo di benzina che le spese relative alla proprietà, incidono di più sulle classi meno abbienti

La componente trasporto nei settori produttivi

Capitale lordo: mezzi di trasporto

Composizione % macrosettori=100 e principali settori

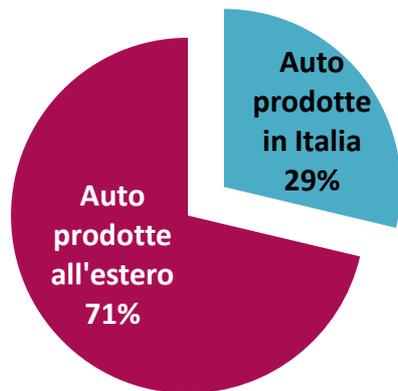


Fonte: contabilità nazionale

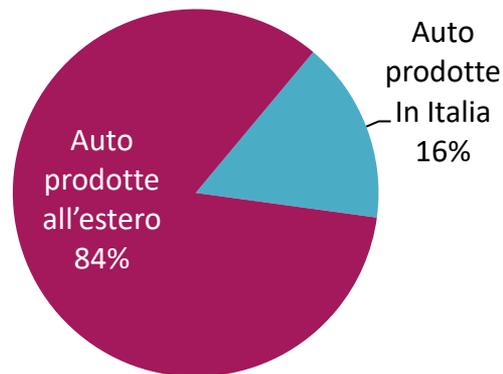
La distribuzione del capitale lordo per mezzi di trasporto tra le branche produttive come strumento di analisi di impatto delle politiche. Attività economiche che beneficiano/risentono maggiormente di politiche sulla proprietà del mezzo di trasporto e sugli investimenti

Un settore produttivo sempre più internazionale

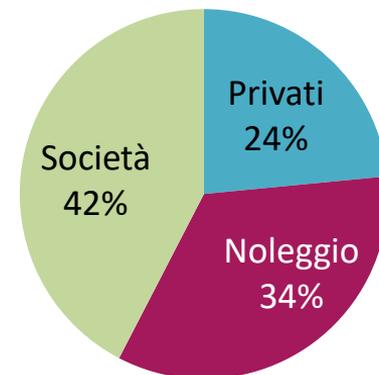
Immatricolazione auto in Italia per paese di produzione
Composizione %



Immatricolazioni auto Italia per paese di produzione 2022



Il mercato italiano per utilizzatori finali 2022



Fonte: Unrae

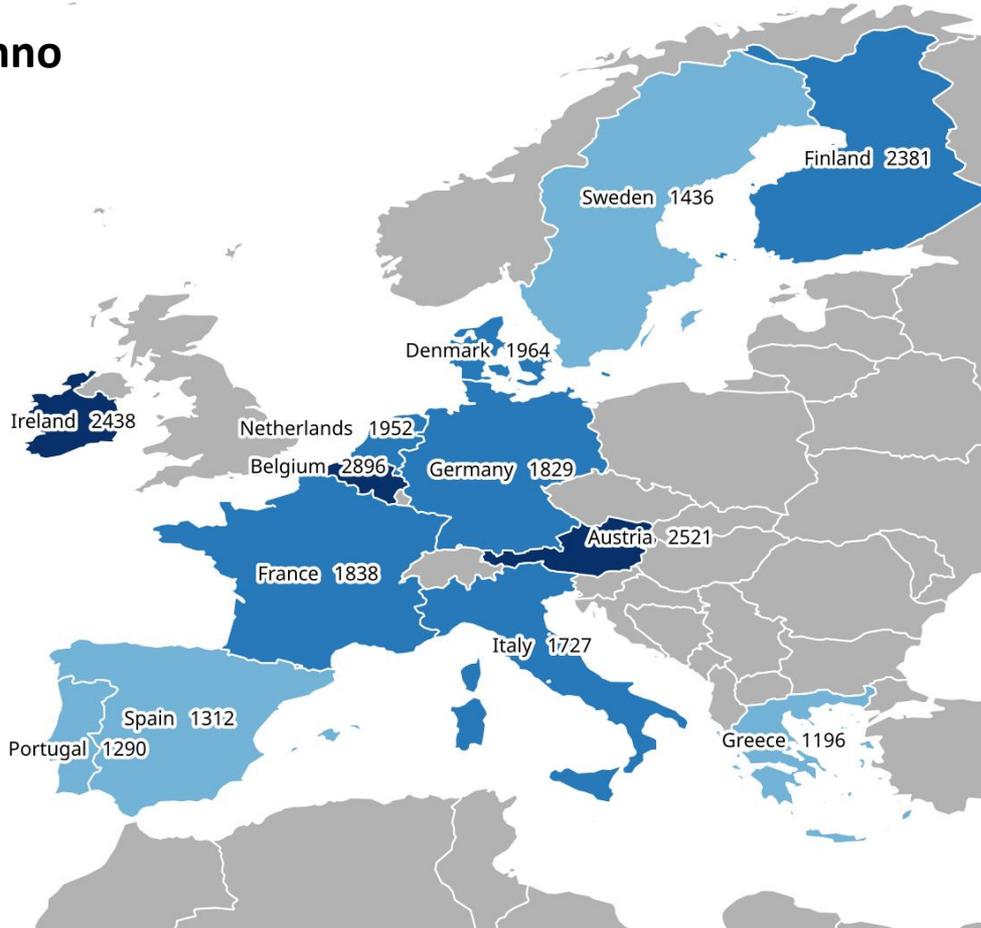
I mercati e le imprese sono globali, gli incentivi al rinnovo del parco autovetture si disperdono sui mercati internazionali

3. La fiscalità



Entrate fiscali per veicolo

Euro per anno

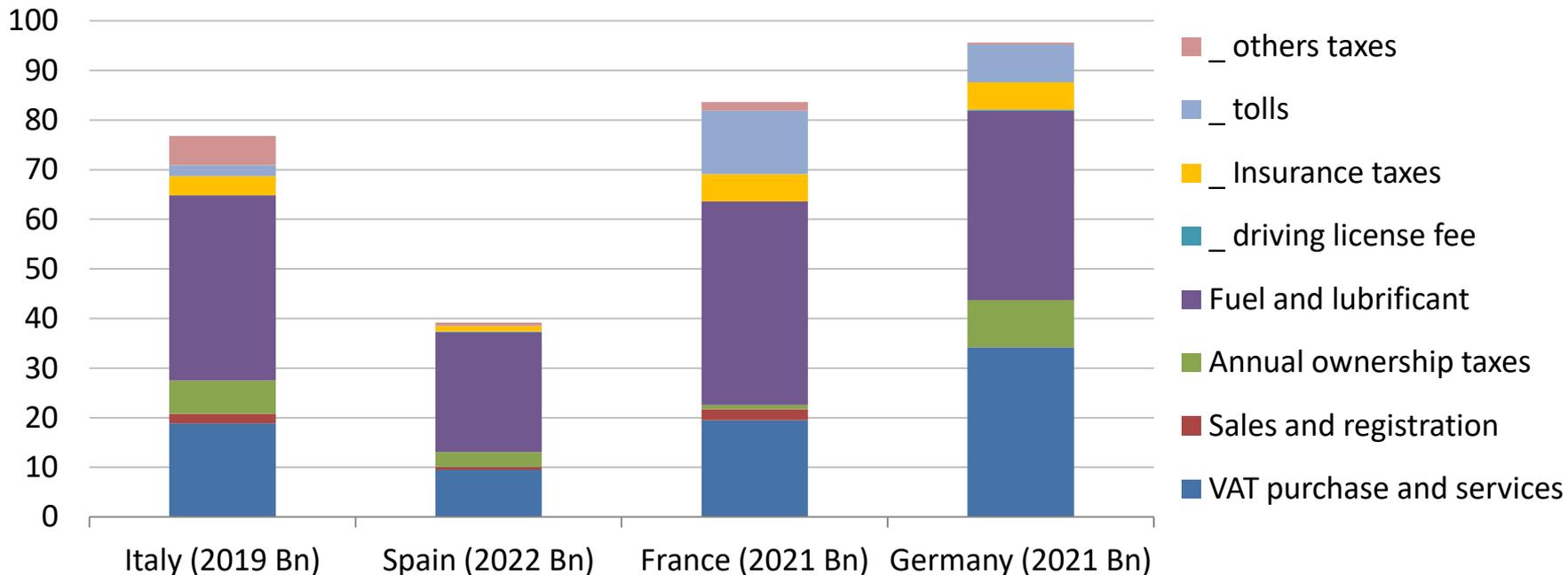


La fiscalità sui veicoli
in Italia è inferiore ad
altri paesi...
E spostata sul
carburante

Fonte: Aci e Acea

Entrate fiscali da veicoli

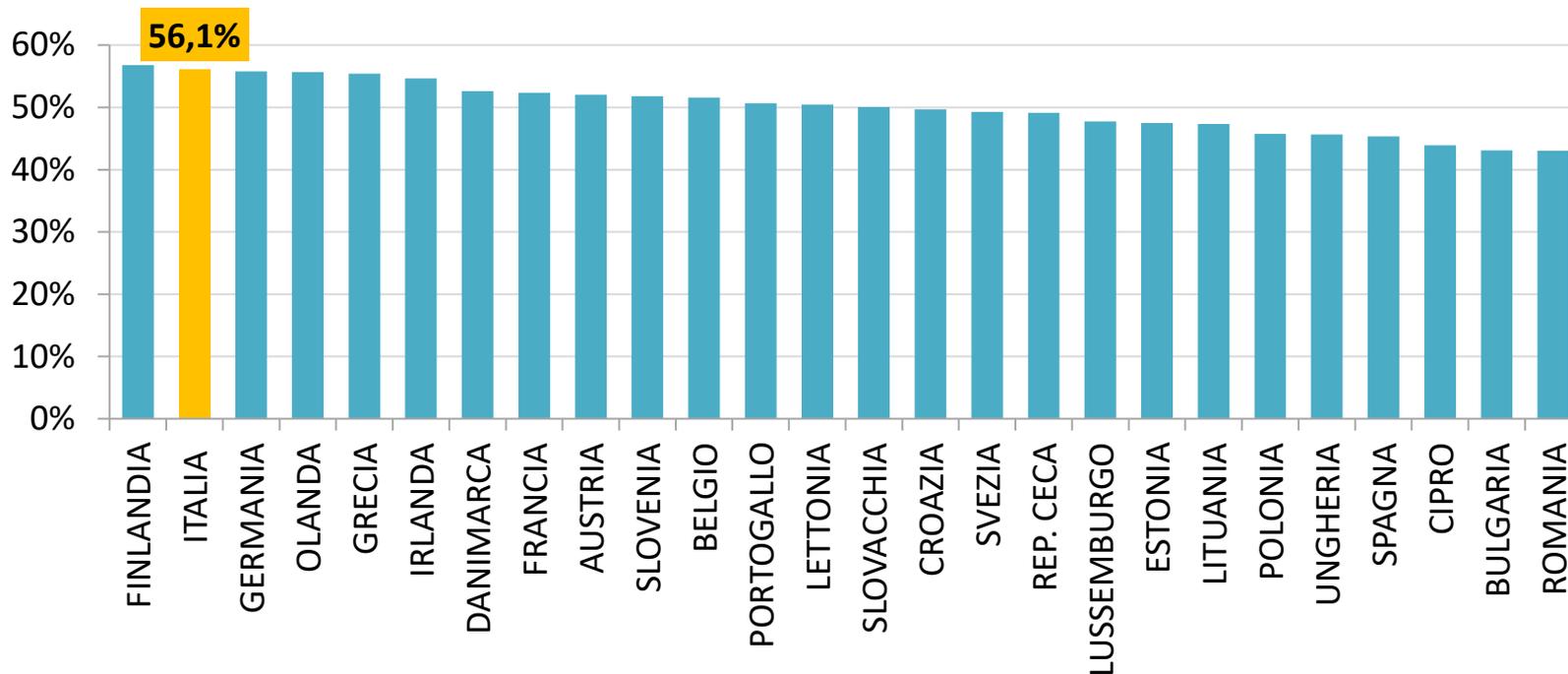
Bn euro



Fonte: Acea

Incidenza fiscale sulla benzina (Accisa e IVA)

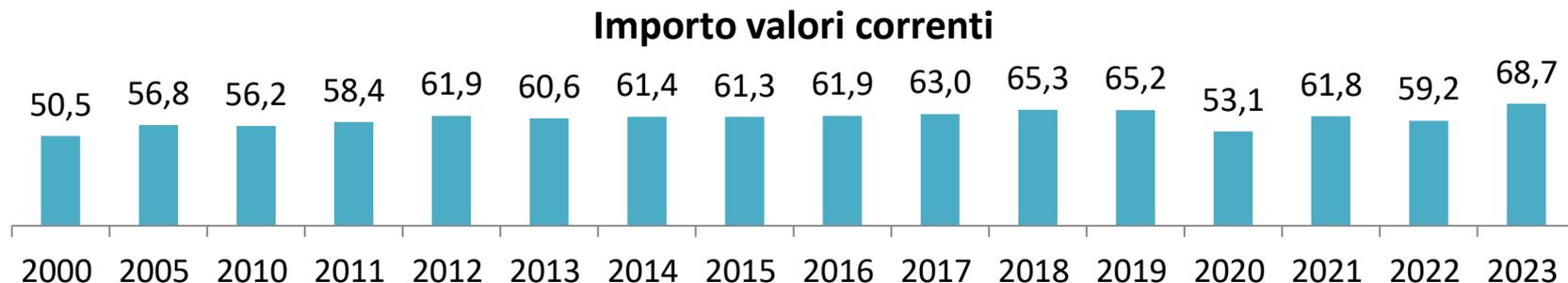
Peso% del fisco sulla benzina nei paesi UE (fine apr 2024)



Fonte: Unem

La fiscalità sul trasporto su strada in Italia, trend e composizione

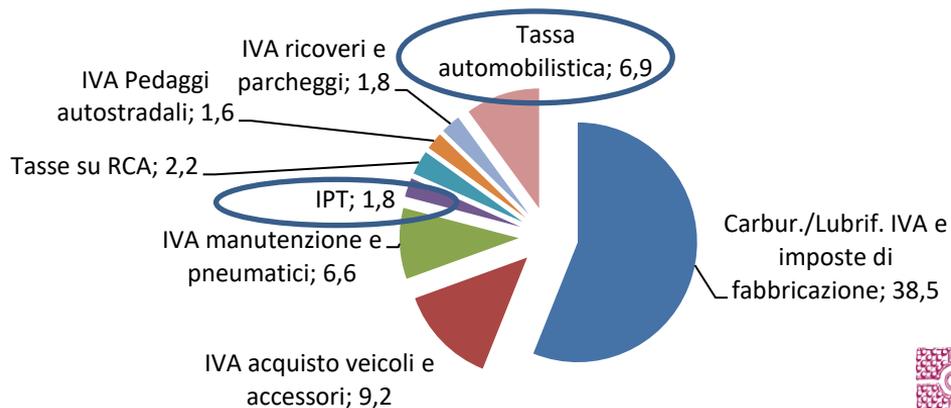
Il prelievo fiscale relativo al trasporto su strada, uso e proprietà. Miliardi di euro



Imposte sul trasporto su strada mld di euro 2023

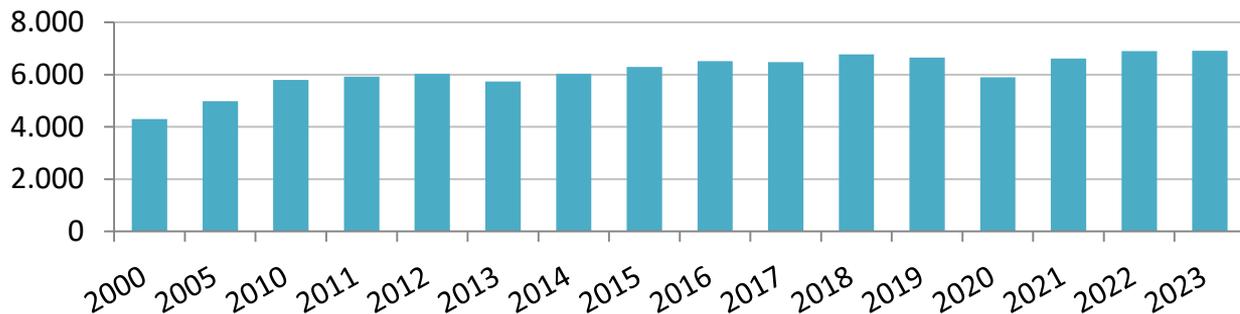
Gettito 69 miliardi di euro tra Stato ed enti territoriali

Fonte: stime Aci



La fiscalità sull'autoveicolo nei bilanci degli enti territoriali

Tassa automobilistica. Milioni di euro

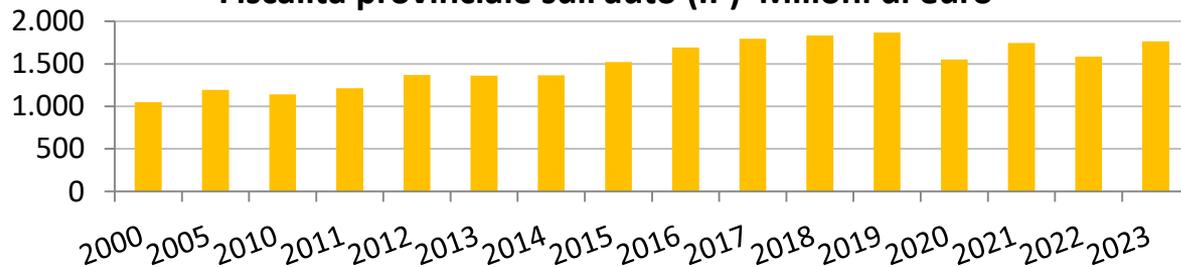


Peso % del bollo auto sulle entrate tributarie regionali (regioni a statuto ordinario)

4,5%

Peso % dell'IPT e RCAuto sulle entrate tributarie provinciali e Città Metro
3,5 mld 2021 =90% entrate tributarie

Fiscalità provinciale sull'auto (IP) Milioni di euro



Fonte: Aci

La fiscalità sull'autoveicolo è la principale fonte di autonomia impositiva di regioni e province

L'IPT è una importante risorsa finanziaria a sostegno del trasferimento di competenze tra province e regioni

Il riordino della fiscalità sull'autoveicolo va integrato nel processo di riassetto istituzionale

Tariffario Bollo Auto 2022

Nei vari paesi al fine di calcolare il bollo auto vengono prese in considerazione varie combinazioni di caratteristiche, delineando sistemi di tassazione talvolta complessi e molto diversi tra loro, cosa che ne rende difficile la comparazione. Generalmente la formula del calcolo della tassa è una qualche combinazione di elementi ambientali e di elementi legati alla potenza del veicolo.

In Italia il metodo di calcolo varia tra regioni in base alla imposizione di tariffe diverse per kW e per categoria EURO

Standard di Emissioni	Kw	Abruzzo, Campania	Lazio, Liguria, Calabria, Veneto	Toscana	Bolzano	Trento	Molise	Piemonte	Basilicata, Emilia-Romagna, Lombardia, Puglia, Sicilia, Umbria, Valle d'Aosta, Friuli-V. Giulia, Sardegna
EURO 0	≤ 100	3,36	3,30	3,47	2,70	3,00	3,53	3,18	3,00
	> 100	5,45	4,95	5,45	4,05	4,50	5,30	4,86	4,50
EURO 1	≤ 100	3,51	3,19	3,35	2,61	2,90	3,38	3,07	2,90
	> 100	5,27	4,79	5,27	3,92	4,35	5,07	4,70	4,35
EURO 5	≤ 100	3,12	2,84	2,71	2,09	2,06	2,76	2,73	2,58
	> 100	4,69	4,26	4,26	3,13	3,10	4,14	4,18	3,87
EURO 6	≤ 100	3,12	2,84	2,71	1,96	1,96	2,76	2,73	2,58
	> 100	4,69	4,26	4,26	2,94	2,95	4,14	4,18	3,87

Fonte: [ACI (2022), Regione Piemonte (2019), Regione Molise (2016)]

Margine di manovra regionale + -10%

Cfr. Osservatorio Federalismo in Toscana Irpet 1-2/2023

Considerazioni di sintesi

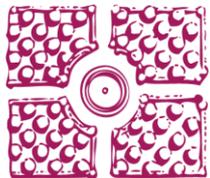
Da considerare l'**efficacia** dell'intervento di **incentivo al rinnovo** del parco veicoli

- per l'alta percentuale di importazioni del settore produttivo
- per il positivo effetto delle crisi economiche sul contenimento del parco macchine e la contemporanea sostituzione con auto a minor consumo e più economiche

• Il riordino della **fiscaltà** sull'autoveicolo necessita di una forte integrazione nel processo di riassetto istituzionale, nel rispetto dell'autonomia degli enti territoriali;

- incentivi come politiche congiunturali (anticipano le spese, effetto aggiuntivo limitato nel tempo) vs strutturali

Implicazioni **distributive**: Il passaggio dal criterio della potenza a quello delle emissioni rischia di penalizzare, tanto più in una fase di crisi, le fasce deboli che possiedono veicoli più vecchi, inoltre godono per lo più di minore accesso al credito al consumo, che costituisce la modalità più frequente di acquisto.



IRPET

Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

La fiscalità sul trasporto stradale

Patrizia Lattarulo

06 | 2024