



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

**UNA NOTA SUGLI EFFETTI DELLA RIDUZIONE DEL RIMBORSO SULLE
ACCISE SUL GASOLIO PER AUTOTRAZIONE**

Ufficio Studi
Ottobre 2014

Con la presente nota si intendono valutare gli effetti che una riduzione del 15% dei rimborsi previsti per le accise gravanti sul gasolio per uso autotrazione potrebbe determinare sui costi sostenuti dagli operatori di trasporto merci su strada e sul gettito per imposte indirette gravanti sul gasolio.

1. L'effetto della riduzione dei rimborsi sulle accise sui costi sostenuti dagli operatori

Il primo esercizio proposto consiste nel calcolare il costo che ciascun automezzo ed il totale degli automezzi in conto terzi sostengono annualmente in termini di imposte indirette gravanti sul gasolio per autotrazione, vale a dire Iva e accisa sul gasolio.

L'esercizio viene condotto mettendo a confronto due possibili scenari: quello attuale, in cui gli operatori di trasporto ricevono un rimborso sull'accisa pari ad euro 0,2165 al litro¹ (previsto soltanto per i veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate); e quello che invece deriverebbe da una decurtazione del rimborso sulle accise sul gasolio in misura pari al 15%.

La **tabella 1** presenta i dati input del calcolo con le rispettive fonti. Vengono prese in considerazione soltanto le classi di veicoli con portata uguale o superiore alle 7,5 tonnellate in quanto sono le uniche interessate dal rimborso sulle accise.

¹ Misura del beneficio prevista per i consumi di gasolio effettuati tra il 1 aprile ed il 30 giugno 2014.

Tabella 1 - Dati e fonti.

Dato	Classe	Prezzo industriale gasolio auto (euro/litro, 2013)	IVA (euro/litro, 2013)	Accisa sul gasolio (euro/litro, 2013)	Prezzo al consumo (euro/litro, 2013)	Rimborso accisa (euro/litro)	Prezzo al netto del rimborso al litro (euro/litro)	Prezzo al netto del rimborso, diminuito del 15% (euro/litro)	Consumo di gasolio (litri/km)	Numero veicoli (2010)	Km annui per automezzo
Fonte		Ministero dello Sviluppo Economico (A)	Ministero dello Sviluppo Economico (B)	Ministero dello Sviluppo Economico (C)	A+B+C	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (D)	P₁=A+B+C-D	P₂=A+B+C-(D*0,85)	Ministero Infrastrutture e Trasporti (E)	Elab. su dati Comitato Centrale Albo Autotrasportatori (F)	Nostre stime (G)
	7,5 - 11,5 t	0,750	0,291	0,617	1,658	0,217	1,441	1,474	0,21	27.731	80.000
	11,5 – 26 t	0,750	0,291	0,617	1,658	0,217	1,441	1,474	0,25	198.731	100.000
	> 26 t	0,750	0,291	0,617	1,658	0,217	1,441	1,474	0,36	72.632	120.000
	Totale	0,750	0,291	0,617	1,658	0,217	1,441	1,474	0,27	299.094	103.002

La **tabella 2** mostra il procedimento di calcolo per il costo annuale – per singolo automezzo e per il totale degli automezzi – per gasolio nei due possibili scenari. A partire dallo scenario attuale, ogni automezzo, in caso di decurtazione sui rimborsi sulle accise, vedrebbe, in media, passare il costo annuale per gasolio da euro 41.307 ad euro 42.239, con un incremento medio per automezzo pari a circa 930 euro annuali.

Tabella 2 - Calcolo dei costi annuali per gasolio per automezzo e complessivi nei due scenari.

Rimborso attuale						
Classe	Prezzi per km		Per automezzo		Totale automezzi	
	Prezzo al netto del rimborso (euro/km)	di cui imposte (euro/km)	Costo annuale carburanti (euro)	di cui imposte annuali (euro)	Costo annuale carburanti (mln euro)	di cui imposte annuali (mln euro)
	$P1 * E$	$(B+C-D) * E$	$P1 * E * G$	$(B+C-D) * E * G$	$P1 * E * F * G$	$(B+C-D) * E * F * G$
7,5 - 11,5 t	0,303	0,145	24.214	11.615	671	322
11,5 - 26 t	0,360	0,173	36.033	17.284	7.161	3.435
> 26 t	0,519	0,249	62.265	29.867	4.522	2.169
Totale	0,393	0,189	41.307	19.814	12.355	5.926

Riduzione del rimborso						
Classe	Prezzi per km		Per automezzo		Totale automezzi	
	Prezzo al netto del rimborso (euro/km)	di cui imposte (euro/km)	Costo annuale carburanti (euro)	di cui imposte annuali (euro)	Costo annuale (mln euro)	di cui imposte annuali (mln euro)
	$P2 * E$	$(B+C-D * 0,85) * E$	$P2 * E * G$	$(B+C-D * 0,85) * E * G$	$P2 * E * F * G$	$(B+C-D * 0,85) * E * F * G$
7,5 - 11,5 t	0,310	0,152	24.760	12.161	687	337
11,5 - 26 t	0,368	0,181	36.845	18.097	7.322	3.596
> 26 t	0,531	0,261	63.669	31.271	4.624	2.271
Totale	0,402	0,198	42.239	20.745	12.633	6.205

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Tab. 1.

Il dettaglio delle differenze di costo per automezzo e per il totale del parco automezzi sopra le 7,5 tonnellate viene riportato in **tabella 3**. Nel complesso, si stima che la misura di riduzione del rimborso sulle accise determini un incremento di gettito, in termini di Iva e accise sul gasolio e supponendo che il numero di automezzi non vari dopo l'introduzione della misura, pari complessivamente a 278,5 milioni di euro. A fronte di tale incremento, l'aumento annuale del costo che ciascun automezzo dovrà sostenere risulta più elevato per la classe di veicoli con portata maggiore alle 26 tonnellate, per i quali il costo per carburante salirà di circa 1.400 euro l'anno.

Tabella 3 - Differenze di costo per carburanti nei due scenari.

Classe	Maggior costo per automezzo (euro)	Maggior costo totale automezzi (mln euro)
7,5 - 11,5 t	545,8	15,1
11,5 - 26 t	812,2	161,4
> 26 t	1.403,5	101,9
Media/Totale	931,1	278,5

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Tab. 1.

2. L'effetto della riduzione dei rimborsi sulle accise sulle casse dello Stato

Il secondo esercizio propone una valutazione dell'impatto della decurtazione del rimborso delle accise sul gasolio per autotrazione sul gettito per le casse dello Stato in termini di Iva e accise.

L'impatto complessivo sul gettito della previsione di riduzione dei rimborsi sulle accise si compone di due effetti:

- un effetto negativo sul gettito, determinato dal fatto che una frazione dei traffici di merci verrà alimentata da gasolio acquistato all'estero, divenuto più conveniente;
- un effetto positivo sul gettito, determinato dall'ammontare di imposte corrisposto all'erario per il gasolio ancora acquistato in Italia.

E' infatti ragionevole ritenere che, a seguito della riduzione dei rimborsi sulle accise, gli operatori nazionali (svolgano essi traffici nazionali o internazionali) decideranno di rifornirsi per una certa frazione dei loro consumi di gasolio all'estero, frazione che sarà presumibilmente più elevata per quanti operano su scala internazionale e più modesta per quanti invece operano internamente ai confini italiani.

Nell'esercizio proposto viene quindi presentata una simulazione dell'ammontare di risorse che l'erario otterrebbe (o vedrebbe venir meno) in termini di gettito per due possibili scenari seguenti alla riduzione dei rimborsi. E' utile qui ricordare che, nei calcoli che seguono, vengono presi in considerazione soltanto i veicoli immatricolati in Italia con portata utile almeno pari alle 7,5 tonnellate, operanti in conto proprio ed in conto terzi.

La **tabella 4** mostra i dati iniziali del problema, rappresentati dal numero di spostamenti effettuati dai veicoli immatricolati in Italia ed operanti in conto proprio e terzi nel 2012 con distinzione per classe di carico². La distinzione in traffici nazionali e internazionali è stata effettuata applicando al numero di viaggi la proporzione esistente tra i due traffici in termini di tonnellate per chilometro. Le distanze medie nazionali e internazionali sono riportate dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti per le due tipologie di traffico. I dati presentati in tabella 4 hanno costituito la base di partenza per l'elaborazione dei dati – mostrati nell'ultima riga della tabella 4 – utilizzati nel calcolo degli effetti per l'erario di una riduzione del rimborso sulle accise. E' stato infatti necessario operare un aggiustamento sui dati Eurostat relativi al totale degli spostamenti e sui dati MIT relativi alle distanze medie al fine di rendere coerenti i risultati, in termini di gettito da Iva e accise sul gasolio, di tabella 5 con quelli già presentati in tabella 2.

Tabella 4 - Dati sul numero dei viaggi e sulle distanze medie (2012).

Classe	Numero di viaggi (mgl)	Num. viaggi nazionali (mgl)	Num. viaggi internazionali (mgl)	Distanza media nazionale (km)	Distanza media internazionale (km)
7,5 - 9,5 t	5.692	5.128	563	101,7	541,5
9,6 - 15,5 t	45.531	41.023	4.508	101,7	541,5
15,6 - 20,5 t	12.667	11.413	1.254	101,7	541,5
20,6 - 25,5 t	669	603	66	101,7	541,5
25,6 - 30,5 t	60	54	6	101,7	541,5
>30.5 t	69	62	7	101,7	541,5
Totale	64.688	58.284	6.404	101,7	541,5
Totale aggiustato	120.000	103.000	17.000	175,0	808,0

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat e MIT.

² Poiché Eurostat considera come unica classe di carico quella compresa tra 3,5 e 9,5 tonnellate, è stato necessario dividere i viaggi effettuati dai veicoli rientranti in tale classe in modo da ottenere soltanto il numero di spostamenti effettuati dai veicoli appartenenti alla classe 7,5-9.5 tonnellate. Il criterio applicato è stato quello dell'equidistribuzione del numero delle percorrenze all'interno della classe.

In **tabella 5** vengono presentati i risultati dell'esercizio, evidenziando gli effetti positivi e negativi in termini di gettito per due ipotesi:

- nella prima, si è ipotizzato che i viaggi alimentati da gasolio acquistato all'estero siano costituiti dal totale dei viaggi internazionali e dal 40% di quelli nazionali;
- nella seconda, si è ipotizzato che i viaggi alimentati da gasolio acquistato all'estero siano costituiti dal 20% dei viaggi internazionali e dal 20% di quelli nazionali.

Nel primo caso, a fronte di un mancato gettito realizzato dallo Stato italiano da imposte sul gasolio per 4,1 miliardi di euro (corrispondenti ai traffici alimentati da gasolio acquistato all'estero), verrebbero incassati 2,1 miliardi di euro in imposte, corrispondenti ai consumi di carburante del 60% dei traffici interni impossibilitati a far rifornimento all'estero.

Nel secondo caso, il gettito cui lo Stato italiano rinunciarebbe a causa della frazione di operatori che farebbe rifornimento all'estero ammonta a 1,2 miliardi di euro, mentre rimarrebbero alle casse italiane 4,9 miliardi di euro, corrisposti per la frazione di viaggi per cui si continua ad utilizzare gasolio acquistato in Italia.

In sintesi, la previsione della riduzione dei rimborsi sulle accise determinerebbe un effetto negativo sul gettito da Iva e accise sul gasolio compreso tra gli 1,2 miliardi ed i 4,1 miliardi di euro.

Questo calcolo non tiene conto degli ulteriori impatti in termini di frazione di operatori che si rifornirà all'estero che saranno presumibilmente determinati dall'incremento di 0,02 euro al litro previsto per l'accisa sul gasolio a partire dal 2015.

Tabella 5 - Calcolo degli effetti della riduzione dei rimborsi sulle accise sul gettito incassato dallo Stato.

Luogo rifornimento	% viaggi percorsi con gasolio acquistato all'estero/in Italia	Num. totale viaggi nazionali	Num. totale viaggi internazionali	Distanza media nazionale (km)	Distanza media internazionale (km)	Km totali (mln)	Litri gasolio consumati da tutti i veicoli nell'anno* (mln)	Iva per litro (euro)	Accisa per litro al netto del rimborso (euro)	Iva per anno (mln euro)	Accisa per anno (mln euro)	Gettito annuale** (mln euro)
Ipotesi 1												
Estero	40 naz.+ 100 int.	41.200.000	17.000.000	175,0	808,0	20.946	5.661	0,291	0,433	1.645	2.451	(4.096)
Italia	60 naz.	61.800.000	0	175,0	808,0	10.815	2.923	0,291	0,433	849	1.266	2.115
Ipotesi 2												
Estero	20 naz. + 20 int.	20.600.000	3.400.000	175,0	808,0	6.352	1.717	0,291	0,433	499	743	(1.242)
Italia	80 naz. + 80 int.	82.400.000	13.600.000	175,0	808,0	25.409	6.867	0,291	0,433	1.995	2.974	4.969

*Si è considerato un consumo medio di 0,27 litri/km (equivalente a 3,7 km/l), come risultante in tab. 1.

**Tra parentesi è indicato il maggior gettito che verrebbe realizzato dallo Stato italiano se la frazione di operatori che fa rifornimento all'estero a seguito della riduzione dei rimborsi continuerebbe a rifornirsi in Italia; tale valore rappresenta sostanzialmente la perdita di gettito per lo Stato italiano causata dalla frazione dei viaggi alimentati con gasolio acquistato all'estero.

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico, Agenzia delle Dogane.

