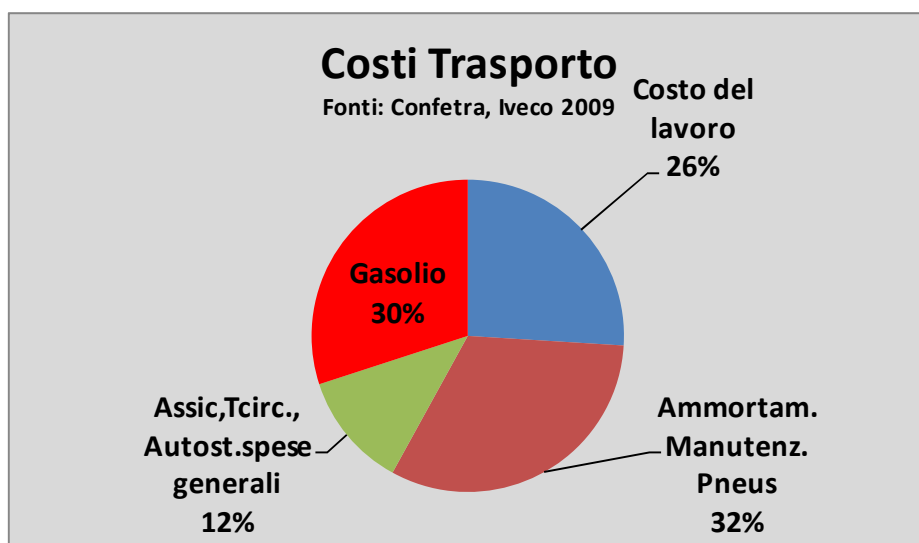


I costi del trasporto: I Pedaggi.

L' "Eurovignette" e l' Internalizzazione dei costi esterni: breve storia.

Tra i costi che gravano sull'autotrasporto, naturalmente dopo gasolio e costo del lavoro, vanno



assumendo sempre più importanza quelli relativi alle tasse autoveicolari, ma soprattutto ai pedaggi (originamente concepiti per remunerare i costi infrastrutturali da parte degli utilizzatori di autostrade o tratti particolari della rete stradale dei vari paesi europei).

Negli ultimi vent'anni Parlamento e Consiglio Europe della UE hanno cercato di legiferare in materia, sia per armonizzare i pedaggi a livello comunitario che per garantire la copertura dei cosiddetti "costi esterni del trasporto.

Una prima direttiva, la 93/89/CEE - Eurovignette, del 25 ottobre 1993 e "relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture", ha cercato di armonizzare le varie componenti di costo che gravavano sugli autoveicoli per garantire la libera concorrenza delle attività di trasporto su strada nell'ambito della Comunità Economica Europea.

Nel frattempo si andava sviluppando un dibattito molto acceso sui cosiddetti "Costi Esterni degli Autoveicoli" con l'intenzione non troppo nascosta di aumentare la fiscalità sugli autoveicoli, giustificandola con la necessità di spostare il carico fiscale sui mezzi di trasporto ritenuti maggiormente responsabili dei costi sociali legati a congestione, inquinamento e incidentalità.

Allo scopo l'Oica formò una task force (che fu presieduta dall'Anfia) per analizzare il problema e offrire il suo punto di vista sull'argomento, e pubblicò a metà del 1995 un documento che ebbe una larga

diffusione ma che non impedì alla Commissione di procedere sulla strada dell'aumento della fiscalità sugli autoveicoli.

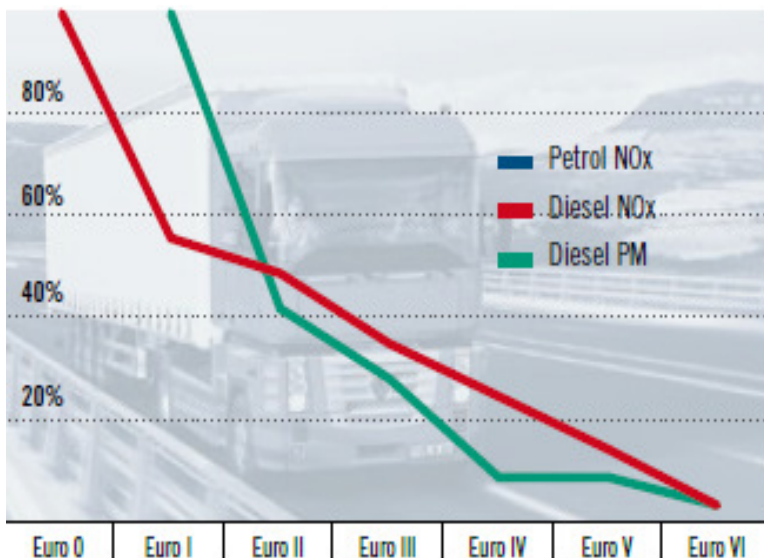
Ed infatti alla fine del 1995 la Commissione Europea approvava il Libro Verde: "Towards fair and efficient pricing in transport - policy options for internalizing the external costs of transport in the European Union". Scopo del documento, fortemente voluto dal Commissario ai Trasporti Neil KINNOCK, era quello di aprire un dibattito su come gli strumenti di pricing potevano contribuire a risolvere i principali problemi creati dal trasporto su strada (congestione, incidentalità, inquinamento ambientale), ma in realtà ben poco del confronto modificò l'impostazione che la Commissione voleva portare avanti.



POLICY OPTIONS FOR INTERNALISING THE EXTERNAL COSTS OF TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION

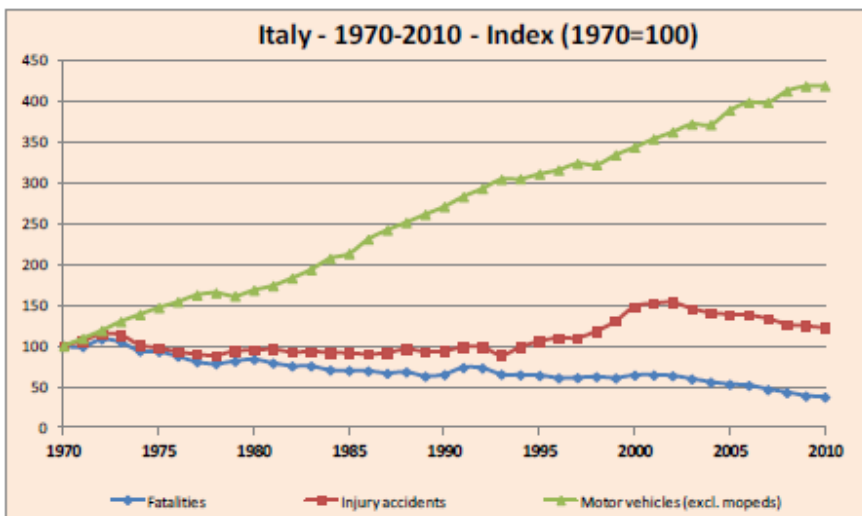
Per confutare questa tesi le maggiori Associazioni di Costruttori e di Autoveicoli Industriali e del Trasporto (ACEA, OICA, UNICE e IRU) sostanzialmente ribadivano che tali Costi Esterni erano già largamente sostenuti dalla fiscalità in atto in tutta Europa. Le tre tesi fondamentali (tuttora valide a nostro avviso) erano:

Primo. La congestione, responsabile per il Libro Verde di costi pari al 2% del PIL comunitario (un valore mai suffragato da dati concreti), non è un costo esterno. Del nostro parere è lo stesso studio della IWW/INFRAS, commissionato dalla UE per la redazione del Libro Verde, e la maggior parte della letteratura esistente in materia. La congestione non è un costo esterno, in quanto già pagata direttamente dall'utente in termini di tempi di percorrenza aggiuntivi e maggiori spese di utilizzo del mezzo. Essa esiste poiché difettano infrastrutture in grado di soddisfare l'enormemente cresciuta domanda di mobilità. La soluzione al problema non viene dalla proposta di aumentare le tasse sulla mobilità stradale, dato che questo sarebbe il risultato concreto del cosiddetto "congestion pricing", ma attraverso una decisa ripresa degli investimenti dedicati allo sviluppo della rete viaria e al suo miglioramento. Oltretutto, fonti vicine alla Pubblica



Amministrazione di Francia e Olanda, parlano di costi non superiori allo 0,1-0,4% dei rispettivi PIL, e in diminuzione.

Secondo. I costi ambientali da inquinamento cesseranno di essere un problema entro la prima decade del 2000, a seguito dei miglioramenti tecnici introdotti dai Costruttori (es: le marmitte catalitiche) e del rinnovo del parco. Già oggi le emissioni stanno seguendo una curva discendente, la cui inclinazione dipenderà dalla velocità del rinnovo del parco, con la sostituzione di auto anziane con auto nuove, e dalla serietà con cui verranno attuate le revisioni obbligatorie previste dalla Direttiva comunitaria in materia, e per le quali il Ministro Burlando ha assicurato l'avvio nel nostro paese all'inizio del prossimo anno.



Terzo. Nello stesso periodo le vittime e i feriti a seguito di incidenti stradali si ridurranno di almeno il 40%, a seguito della presenza generalizzata nel circolante delle misure di sicurezza attiva e passiva presenti nei nuovi autoveicoli. Questo risultato può essere accelerato anche attraverso la ripresa degli investimenti in infrastrutture viarie, specie

superstrade ed autostrade, in grado di alleviare la congestione, e dove l'incidentalità grave è pari a un sesto di quella sulla rete normale.

ITF – Riduzione della incidentalità in Italia

	1970	1980	1990	2000	2009	2010	2010% change over		
							2009	2000	1970
Fatalities	11 025*	9 220*	7 151*	7 061	4 237	4 090	-3.5%	-42%	-63%
Injury crashes	173 132	163 770	161 782	256 546	215 405	21 1404	-1.9%	-18%	22%
Rates									
Deaths/ 100 000 population	20.5	16.3	12.6	12.4	7.1	6.8	-3.6%	-44%	-67%
Deaths/ 10 000 registered vehicles	7.9	4.7	2.1	1.7	0.9	0.8	-8.2%	-54%	-90%
Deaths/billion veh-km	N.A								
Motorisation (number of vehicles/1 000 inhabitants ^o)	216	347	546	701	810	806	-0.5%	+15%	+273

Va notato che già in quegli anni l'enorme gettito fiscale proveniente dalla tassazione della circolazione superava abbondantemente i costi di inquinamento, incidenti e infrastrutture, generando un surplus che, per l'Europa Occidentale, nel 1996 sarà di circa 15.000 miliardi di lire, ed aumenterà nella successiva decade, data la progressiva riduzione dei costi ambientali e degli incidenti.

Questo surplus era tanto più reale per l'Italia, dove il gettito fiscale raggiungerà nel 1996 la cifra record di 114.000 miliardi di lire, pari al 22% di tutte le entrate fiscali, la quota più alta tra i paesi europei confrontabili per tasso di motorizzazione, e responsabile tra l'altro per buona parte della drammatica compressione del mercato automobilistico italiano, che allora attraversava una gravissima crisi.

Si concludeva che non rimaneva quindi più niente da internalizzare, e che le strategie proposte dal Libro Verde per risolvere i problemi della mobilità si sarebbero tradotte di conseguenza, in un aggravio ulteriore della già pesantissima tassazione sull'autotrasporto, e avrebbero avuto come unica conseguenza l'aumento dei costi del trasporto, quindi dei costi di produzione e dei prodotti, con il risultato di riaccendere l'inflazione, far perdere competitività all'insieme del sistema economico europeo, e produrre ulteriore disoccupazione.

A conferma di quanto si affermava più di 15 anni fa il carico fiscale sulla motorizzazione in Italia, nonostante l'enorme aumento della fiscalità generale, supera oggi il 16% di tutte le entrate tributarie, come indicato dalla tabella preparata dall'Anfia per il 2010, una delle più alte percentuali in Europa e certamente tale da coprire ancora e abbondantemente tutti i costi esterni.

CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA
FISCAL TAXATION ON MOTOR VEHICLE SECTOR
(MILIARDI DI EURO)

Voci di prelievo fiscale / Fiscal taxation items	2009	2010	Var. % 2010/2009
1. CARBURANTI / Fuels	30,03	30,39	1,2
2. LUBRIFICANTI / Lubricants	0,88	0,93	5,8
3. IVA - ACQUISTO AUTOVEICOLI e DIRITTI MOTORIZZAZIONE Vehicles acquisitions	8,30	7,50	-9,6
4. IVA - MANUTENZIONE E RIPARAZIONE/ACQUISTO RICAMBI, ACCESSORI E PNEUMATICI Vehicles maintenance and repairing/Acquisitions of sp	10,26	10,60	3,3
5. PEDAGGI AUTOSTRADALI / Motorway tolls	1,27	1,42	12,3
6. IMPOSTA PROVINCIALE DI TRASCRIZIONE (IPT) Registrations / Transfer acts	1,18	1,14	-2,8
7. POSSESSO (Bolli Auto) / Vehicles ownership	6,50	6,61	1,7
8. PREMI ASSICURAZIONE RC, FURTO, INCENDIO Insurance prime (civil liability, coverage against fire and theft)	3,94	4,05	2,9
9. ALTRO (PARCHEGGI-CONTRAVVENZIONI etc.) / OTHERS (Parking fees-Fine-etc.)	4,65	5,19	11,5
(A) TOTALE / Total	66,99	67,83	1,2
(B) TOTALE ENTRATE TRIBUTARIE NAZIONALI / Domestic fiscal income	414,01	409,73	-1,0
% CARICO FISCALE / Taxation (A) SU ENTRATE TRIBUTARIE NAZIONALI on domestic fiscal income (B)	16,2	16,6	

Elaborazione ANFIA su dati e stime ACI, AISCAT, ANIA, AUTOPROMOTEC, FEDERPNEUS, ISTAT, MEF, MISE, MIT, UP e altri organismi di settore
ANFIA elaborations. Data/estimates source: ACI, AISCAT, ANIA, AUTOPROMOTEC, FEDERPNEUS, ISTAT, MEF, MISE, MIT, UP and other Italian sector institutions

Nel luglio del 1997 al Libro verde fece seguito il Libro Bianco: “ Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU” e nel frattempo la Commissione proponeva di sostituire la Direttiva del 1993 – Eurovignette con una nuova Direttiva che riflettesse i concetti sostenuti dal Libro Bianco.

E a partire dal 1999 (Direttiva 1999/62/EC) prende forma giuridica la volontà politica della Commissione e del Parlamento Europeo di coprire i cosiddetti “costi esterni” prodotti dal trasporto (inquinamento ambientale, congestione) con proposte dettagliate per armonizzare i prelievi, - tasse di immatricolazione e circolazione, pedaggi e diritti di utenza relativi all’uso di certe infrastrutture stradali (Eurovignette), e stabiliva un meccanismo che riteneva equo per addebitare ai trasportatori i costi relativi.

La Direttiva si applicava ai veicoli con GVW di almeno 12 tonnellate.

I paesi che hanno adottato l’Eurovignette sono : Belgio, Danimarca, Lussemburgo, Olanda e Svezia.

Con la successiva Direttiva 2006/38/EC del 17 Maggio 2006 veniva emendata la 1999/62/EC con l’intento di stabilire un nuovo quadro di riferimento comunitario per gli addebiti relativi all’uso delle infrastrutture stradali. Secondo gli intenti della Commissione questo rendeva possibile il miglioramento dell’efficienza del trasporto stradale e garantiva un funzionamento adeguato del mercato interno. La Direttiva stabilisce le regole per l’applicazione, da parte degli Stati Membri, di pedaggi e diritti di utenza sulle strade, incluse le strade della rete Transeuropea e quelle nelle regioni montane

Dal 2012 in avanti la Direttiva 2006/38/EC doveva essere anche applicata ai veicoli tra 3.5 e 12 tonnellate.

Gli Stati Membri potevano differenziare i pedaggi secondo la categoria di emissioni (classificazione Euro) e il grado di danneggiamento della strada, e i luoghi, i tempi di percorrenza e il grado di congestione.

Questo doveva rendere possibile risolvere il problema della congestione, inclusi i danni ambientali, sulla base dei criteri "user pays" e "polluter pays".

Con il decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7 ("Attuazione della direttiva 2006/38/CE, che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture", pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 32 del 9 febbraio 2010) la Direttiva è stata recepita nell’ordinamento Italiano..

L’ultimo atto della vicenda Eurovignette si è compiuto il 7 giugno 2011, quando il Parlamento europeo ha approvato la nuova direttiva Eurovignette III riformando la precedente direttiva Eurovignette (1999/62/CE).

Il 12 Settembre 2011 Il Consiglio europeo ha approvato gli emendamenti alla nuova direttiva . La decisione è stata presa senza dibattito. Hanno votato contro Italia e Spagna, si sono astenuti Irlanda, Portogallo e Olanda.

Table 1: Maximum chargeable air pollution cost

cent/vehicle.kilometre	Suburban roads (including motorways)	Interurban roads (including motorways)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
after 31 December 2013	3	2
EURO VI	0	0
after 31 December 2017	2	1
Less polluting than EURO VI	0	0

The values of Table 1 may be multiplied by a factor of up to 2 in mountain areas to the extent that it is justified by the gradient of roads, altitude and/or temperature inversions.

La direttiva risulta pertanto approvata e gli Stati membri hanno due anni di tempo per trasporla in legge nazionale.

Nel nuovo testo, la direttiva introduce il principio del “chi inquina paga” e consente agli Stati membri di adattare i pedaggi autostradali ai costi esterni per l’inquinamento atmosferico e acustico, aggiungendo 3-4 centesimi (per veicolo/km in media) al costo di utilizzo delle infrastrutture. La direttiva coprirà le reti di trasporto transeuropee (TEN-T) e le autostrade e si applicherà ai veicoli superiori alle 3,5 tonnellate; eventuali deroghe concesse dagli Stati membri a

favore dei mezzi fino a 12 tonnellate dovranno essere giustificate alla Commissione europea.

Gli Stati membri sono impegnati ad investire almeno il 15 % dei relativi ricavi nel finanziamento di progetti TEN-T. Nelle zone montuose, in particolare, il totale di tali ricavi dovrà essere investito in progetti relativi al corrispondente corridoio TEN, e potrà altresì essere applicata una maggiorazione fino al 25% per i veicoli più inquinanti (da EURO 0 a EURO II) che sarà esteso alla classe EURO III a partire dal 1° gennaio 2015. I veicoli a motore meno inquinanti saranno esenti dai costi dell'inquinamento atmosferico fino al 31 dicembre 2013 per la classe di emissione EURO V, e fino al 31 dicembre 2017 per la classe EURO VI. Quanto alle aree congestionate, il tasso di variazione dei pedaggi potrà arrivare fino al 175%, con tariffe superiori applicabili nelle cinque ore di punta e con tariffe più basse per gli altri periodi.

Per promuovere la trasparenza e il dibattito pubblico, gli eurodeputati hanno incluso nella direttiva l'obbligo per gli Stati membri di informare periodicamente la Commissione sulle tariffe e sull'utilizzo degli oneri percepiti.



La nuova direttiva è stata criticata dalle associazioni dell'autotrasporto. Secondo l'International Road Transport Union (IRU), la direttiva adottata trasforma l'Eurovignette semplicemente in una nuova gravosa tassa aggiuntiva a carico dei cittadini dell'Unione Europea per qualsiasi servizio di trasporto merci su strada, che penalizzerà l'economia europea e la creazione di posti di lavoro e non comporterà benefici ambientali. L'associazione internazionale dell'autotrasporto ha sottolineato, infatti, che il nuovo testo non richiede l'accantonamento obbligatorio dei nuovi introiti al fine di utilizzarli per ridurre effettivamente alla fonte le esternalità prodotte dal trasporto stradale commerciale. «Con l'approvazione del provvedimento - ha spiegato l'IRU - il Parlamento europeo, di fatto, non è riuscito a rendere "verde" il trasporto su strada non rendendo obbligatoria la destinazione degli introiti dell'Eurovignette e creando solamente una nuova imposta sui servizi di trasporto stradale che sono già pesantemente tassati».

Ricordando di non contestare affatto il principio "chi inquina paga", l'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilisti (ANITA) ha criticato piuttosto «la mancanza di equità di tale provvedimento che penalizza unicamente il trasporto merci e non le altre modalità e tipologie di trasporto». «Questo provvedimento, infatti - ha osservato l'associazione - comporterà un aggravio ulteriore per l'autotrasporto nell'attraversamento delle Alpi. La previsione di un importo supplementare per la congestione, che non sarà recuperabile, comporterà un aumento del livello attuale dei pedaggi di oltre il 10% per le emissioni e di oltre il 50% per la congestione nei trasporti internazionali».

Secondo ANITA, «un tale aumento del costo del trasporto stradale, in mancanza di una valida alternativa di trasporto su ferrovia avrà gravi ripercussioni sull'economia italiana, considerando che le grandi infrastrutture ferroviarie come il Brennero e la Torino/Lione saranno pronte dopo il 2025».