

Torino, 7 giugno 2011

Proposta di direttiva recante modifica alla Direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità

Documento inviato come risposta alla Consultazione pubblica del Dipartimento delle Finanze (www.finanze.gov.it) - Revisione della direttiva 2003/96/CE (c.d. ETD - Energy Taxation Directive) Scadenza : 20 giugno 2011

Sommario

Filiera Automotive	2
Entrata in vigore della modifica alla Direttiva 2003/96/CE	3
Effetti prodotti – Criticità	3
Conclusioni	5

Filiera Automotive

La filiera automotive costituisce uno dei principali datori di lavoro in Italia.

Per quanto concerne la parte produttiva, la filiera conta circa 3.500 aziende sul territorio, 275.000 addetti diretti e un turnover complessivo pari a 95 miliardi di Euro, con un'incidenza del 6,2% sul PIL italiano. A ciò si aggiungono i comparti dei concessionari e riparatori autorizzati, che contano oltre 15.800 aziende e 173.000 addetti, per un fatturato complessivo di 51,8 miliardi di Euro. Il totale degli addetti della filiera – diretti e indiretti – arriva a circa 1 milione se si considera il settore allargato, la cui incidenza sul PIL raggiunge l'11,4%.

Nel nostro Paese 1 lavoratore su 20 appartiene al settore automotive.

Si tratta anche del **primo investitore privato in R&D** (2-3 % sul fatturato automotive in Italia all'anno).

Dati di settore economici

Numero aziende	Totale settore produzione	unità	ca.	3.500*	anno 2008
	- di cui aziende componentistica	unità	ca.	2.600	anno 2008
	Totale Rete vendita e assistenza autorizzata	unità	ca.	15.806	anno 2008
	- di cui rete concessionari, vendita e assistenza	unità	ca.	3.806	anno 2008
	- di cui officine autorizzate	unità	ca.	12.000	anno 2008
Addetti filiera automotive	Diretti	unità	ca.	275.000	anno 2008
	- di cui aziende componentistica	unità	ca.	170.000	anno 2008
	Indiretti	unità	ca.	1.000.000	anno 2008
	- di cui rete concessionari, vendita e assistenza	unità	ca.	113.000	anno 2008
	- di cui officine autorizzate	unità	ca.	60.000	anno 2008
Turnover	Settore automotive	mld EUR	ca.	95	anno 2008
	- di cui settore componentistica	mld EUR	ca.	39,24	anno 2008
	Totale Rete vendita e assistenza autorizzata	mld EUR	ca.	51,8	anno 2008
	- di cui rete concessionari, vendita e assistenza	mld EUR	ca.	47	anno 2008
	- di cui officine autorizzate	mld EUR	ca.	4,8	anno 2008
R&S		mld EUR	ca.	2/3 anno	
Gettito fiscale autoveicoli	- settore automotive diretto (escluso IRE addetti)	mld EUR	ca.	67	anno 2009
	% su totale entrate tributarie			16,2%	anno 2009
Incidenza gettito fiscale					
autoveicoli sul PIL				4,5%	anno 2009
Incidenza fatturato sul PIL	- settore automotive diretto			6,2%	anno 2008
	- settore automotive diretto+indiretto			11,4%	anno 2008

^{*} Il dato include costruttori autoveicoli, pneumatici nuovi e rigenerati, carrozzieri veicoli industriali, rimorchi e semirimorchi, aziende della componentistica, ivi compresi parte del fatturato è destinata al settore automotive subfornitori,

La crisi degli ultimi anni ha confermato l'importanza del tessuto industriale per garantire lo sviluppo economico e sociale dei Paesi.

L'importanza del settore è misurabile anche in termini di carico fiscale, che in termini di incidenza sul PIL, risulta essere - purtroppo - il più alto tra i Paesi europei (4,5% contro una media europea del 3,4%) con 67,2 miliardi di Euro di entrate – al netto dell'IRE degli addetti – nel solo 2009, pari al 16,2% delle entrate fiscali totali dello Stato.

Entrata in vigore della modifica alla Direttiva 2003/96/CE

La proposta di modifica alla Direttiva 2003/96/CE, se approvata, entrerà in vigore a pieno regime a partire dal 2023. Tuttavia, fino a tale data è previsto un **periodo di transizione a partire dal 2013**, durante il quale verranno aumentate in maniera "graduale" i livelli minimi di tassazione secondo il seguente schema:

Tab.1 – LIVELLI MINIMI DI TASSAZIONE NEL PERIODO DI TRANSIZIONE

	Carbon Tax	Energy Tax			
		1/1/2013	1/1/2015	1/12018	
Benzina	20 €/t CO ₂	9.6 € /GJ	9.6 € /GJ	9.6 € /GJ	
Gasolio	20 €/t CO ₂	8.2 € /GJ	8.8 € /GJ	9.6 € /GJ	
GPL	20 €/t CO ₂	1.5 € /GJ	5.5 € /GJ	9.6 € /GJ	
Metano	20 €/t CO ₂	1.5 € /GJ	5.5 € /GJ	9.6 € /GJ	

Effetti prodotti - Criticità

Pur condividendo lo spirito della direttiva si ritiene che la stessa risulti particolarmente dannosa per alcuni settori. Nello specifico del **settore automotive**, il cambiamento della ratio con cui verranno tassati i prodotti energetici avrà notevoli effetti su diversi fronti.

Fin da subito all'entrata in vigore del periodo di transizione, l'effetto più immediato ed evidente sarà un **graduale innalzamento dell'accisa minima EU** con un conseguente **aumento del prezzo finale alla pompa dei carburanti** ad uso trazione a danno dei consumatori finali.

Qui sotto un tabella riepilogativa dell'andamento dei prezzi finali dei carburanti, sulla base dell'innalzamento delle accise previste dalla Direttiva revisionata.

Tab. 2 - ANDAMENTO PREZZI ALLA POMPA CARBURANTI IN ITALIA

	06/04/2011	01/07/2011	01/01/2013	01/01/2015	01/01/2018	01/01/2023
Benzina (€/lt)	1,534	1,536	1,534	1,531	1,531	1,531
Gasolio (€/lt)	1,425	1,428	1,426	1,423	1,423	1,674
GPL (€/lt)	0,791	0,791	0,791	0,845	0,982	1,153
Metano (€/Kg)	0,890	0,890	1,035	1,261	1,522	1,616

Tab. 3 - VARIAZIONE PERCENTUALE DEI PREZZI ALLA POMPA

	06/04/2011	01/07/2011	01/01/2013	01/01/2015	01/01/2018	01/01/2023
Benzina (€/lt)	-	0,1%	0,0%	-0,2%	-0,2%	-0,2%
Gasolio (€/lt)	-	0,2%	0,1%	-0,1%	-0,1%	17,5%
GPL (€/lt)	-	0,0%	0,0%	6,8%	24,1%	45,8%
Metano (€/Kg)	-	0,0%	16,3%	41,7%	71,0%	81,6%

Qui di seguito nello specifico vengono illustrati gli effetti sui singoli prodotti energetici.

1) GAS NATURALE PER AUTOTRAZIONE. L'approvazione della revisione della direttiva sarebbe fortemente penalizzante per il metano ad uso autotrazione, con pesanti riflessi sia per la filiera del metano che in questi anni ha effettuato importanti investimenti diventando leader mondiale, ma anche più in generale per l'intera filiera Automotive.

Dall'entrata in vigore, per effetto dell'applicazione della sola accisa minima e considerando i costi industriali attuali, rispetto all'attuale prezzo medio di circa 0,89 €/Kg, dal 2013 il prezzo finale alla pompa salirebbe del 16%, per passare ad un incremento del 42% circa dal 2015 e del 71% dal 2018, fino a superare l'80% nel pieno regime (si veda tab.3 – pag. precedente).

Nella proposta, inoltre, vi è la volontà a mantenere una certa **proporzionalità tra le** accise minime e quelle effettivamente applicate dai Paesi Membri.

Occorre tenere presente che il metano è un carburante con un **ridotto impatto ambientale** (ridotte emissioni di idrocarburi, emissioni di CO₂ inferiori del 23% rispetto alla benzina) e il suo utilizzo apre la strada per l'uso di un altro carburante totalmente sostenibile e pulito ovvero il **biometano ottenuto da fonti rinnovabili**.

Pertanto non è accettabile l'eliminazione delle "accise ad hoc", inserita nella revisione della Direttiva, a scapito del metano per i pesanti riflessi negativi che avrebbe su questo carburante, tenendo presente che lo Stato italiano, con il Decreto di recepimento delle Direttiva 2009/28/EC che prevedendo l'obbligo di raggiungere un target del 10% nel settore dei trasporti nel contesto degli obiettivi 20-20-20, attribuisce al metano per autotrazione e alla relativa filiera un ruolo prioritario come tecnologia ponte per l'uso del biometano nel medio lungo periodo.

Inoltre rileviamo che anche l'aumento del GPL avrebbe un forte impatto negativo sull'ulteriore sviluppo di una filiera alternativa alle combustioni tradizionali per l'autotrazione.

<u>2) GASOLIO PER AUTOTRAZIONE.</u> Come per il metano, la revisione porterebbe ad un **incremento del prezzo finale** (+18% circa a pieno regime) superando quello della benzina, con importanti riflessi sull'attuale **comportamento d'acquisto dei consumatori,** che sarebbero quindi sempre più orientati verso le auto a benzina il cui costo d'acquisto e di gestione diventerebbero in tutto e per tutto più bassi delle auto diesel.

Ne derivano però **effetti negativi in tema ambientale**, in quanto dal punto di vista delle emissioni di CO₂ il diesel è meno inquinante della benzina (circa il 20% in meno). Inoltre verrebbero vanificati tutti gli investimenti fatti finora che ha reso leader i costruttori europei nella tecnologia diesel. Le tecnologie diesel sono uno dei perni su cui l' industria europea ha costruito la propria strategia (vincente!) di riduzione delle emissioni di CO2. La diffusione delle vetture diesel è senza dubbio un presupposto necessario per realizzare l'ambizioso obiettivo comunitario medio, al 2020, pari a 95g/km, così come il diesel sarà fondamentale per i veicoli commerciali leggeri al fine di raggiungere l' obiettivo comunitario obbligatorio di 147g/km al 2020. Se l' obiettivo della revisione della direttiva è quello di incentivare la diffusione dei biocombustibili, questo non deve avvenire a discapito della motorizzazione diesel.

I costruttori europei sono leaders nella tecnologia diesel ad alta efficienza. In Europa vengono prodotti il 76% dei veicoli diesel. E verrebbero **compromessi anche gli investimenti** previsti per i prossimi anni in Ricerca e Sviluppo per la promozione del diesel, tutto ciò a scapito della competitività delle aziende europee, con probabili ricadute nel settore occupazionale.

La Proposta di revisione vuole inoltre **abolire** la possibilità per gli Stati Membri di **differenziare il livello di tassazione del gasolio a uso commerciale**. Questa modifica, che equiparerà di fatto la tassazione del diesel auto a quello commerciale, avrebbe riflessi negativi sul settore del trasporto su gomma, sia persone che merci, con effetti negativi per l'economia del Paese, ma anche da punto di vista del rinnovo del parco circolante e in termini di diffusione/promozione della mobilità sostenibile.

3) GAS NATURALE PER RISCALDAMENTO E INDUSTRIALE. Nella proposta di revisione della Direttiva viene introdotta un'equiparazione delle aliquote di tassazione dei prodotti energetici ad uso domestico con quelli industriali.

Come conseguenza di tale unificazione si avrebbe un **incremento** notevole nella **tassazione** per i grandi consumatori **industriali**, stimata in almeno il 12 % in più a partire dal 2013 (incremento che raggiungerebbe quasi il 90% considerando il mantenimento della proporzionalità delle aliquote minime comunitarie), che a loro volta sarebbero costretti a ribaltare tale costo aggiuntivo sui prodotti finali.

Conclusioni

ANFIA è fermamente convita che lo schema di revisione dell'attuale Direttiva sui prodotti energetici, se approvato, non potrà che arrecare notevoli impatti negativi su più fronti in una situazione economica a crescita rallentata che ormai perdura da parecchi mesi.

Per tutte le motivazioni sopra esposte, in particolare per evitare di far pagare il conto ai cittadini utilizzatori diretti e indiretti dei prodotti energetici; di rallentare ancora una volta il sistema produttivo italiano ed europeo; di porre sullo stesso piano carburanti più inquinanti a svantaggio dell'ambiente si sottolinea una posizione completamente contraria all'approvazione della proposta di revisione dell'attuale Direttiva 2003/96/CE.