



IVASS
ISTITUTO PER LA VIGILANZA
SULLE ASSICURAZIONI



Quaderno n. 14

Defiscalizzare la r.c. auto: come e perché

Riccardo Cesari e Antonio R. De Pascalis



Ottobre 2019

(decreto legge 6 luglio 2012 n. 95 convertito con legge 7 agosto 2012 n. 135)

La serie Quaderni intende promuovere la diffusione di studi e contributi originali sui temi assicurativi al fine di suscitare commenti critici e suggerimenti.

Le opinioni espresse nei lavori sono attribuibili ai soli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità delle Istituzioni di appartenenza.

via del Quirinale 21 - 00187
ROMA telefono +39 06 42133.1

Tutti i diritti riservati.

È consentita la riproduzione a fini didattici e non commerciali,
a condizione che venga citata la fonte

La serie è disponibile online nel sito

ISSN 2421-4671 (online)

Defiscalizzare la r.c. auto: come e perché

Riccardo Cesari e Antonio R. De Pascalis

Sintesi

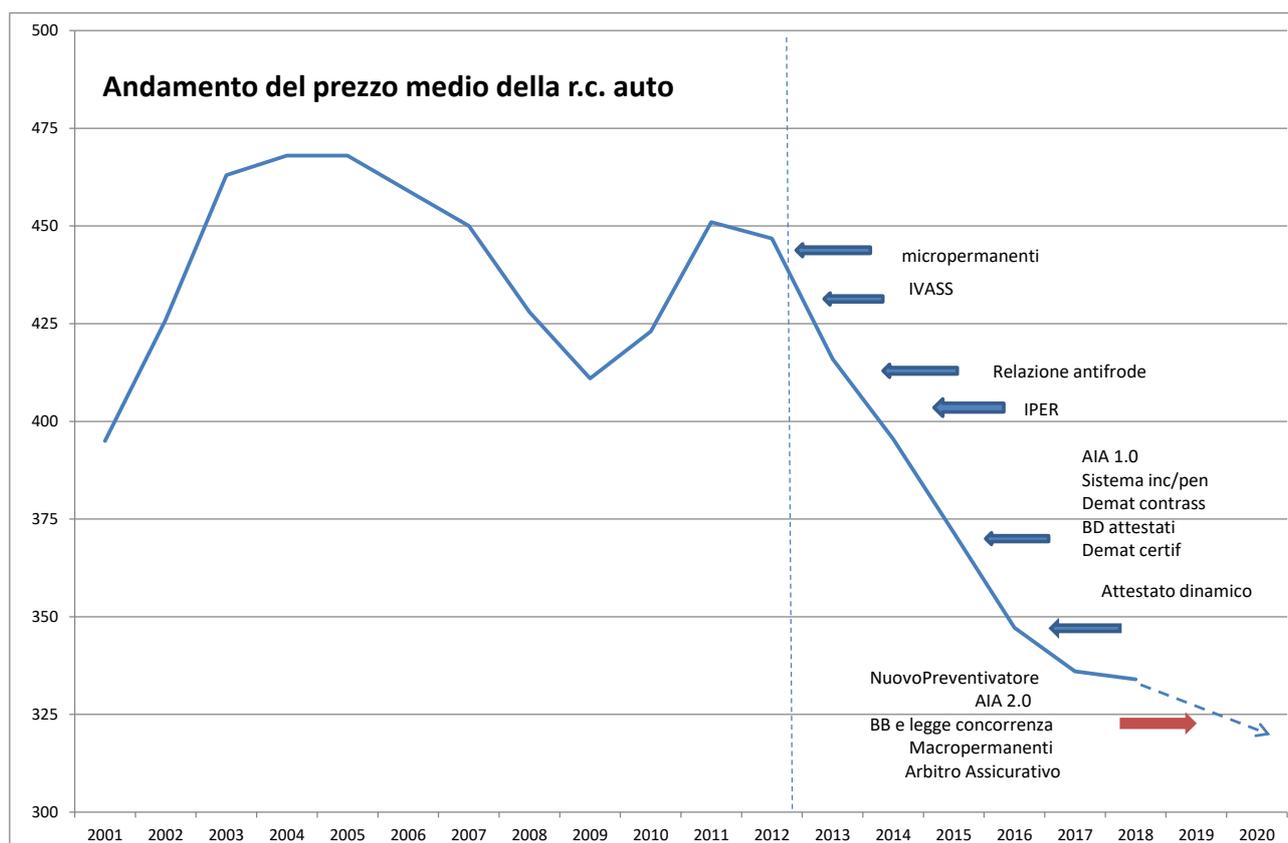
Il lavoro analizza le componenti fiscali e parafiscali presenti nell'assicurazione della r.c. auto ed esamina il loro trasferimento, a parità di gettito, dal premio di polizza al consumo di carburante. Tale passaggio presenta numerosi vantaggi: 1) il premio medio verrebbe ridotto del -18% circa, contro un aumento del prezzo della benzina di circa il 4.5% e un effetto netto pressoché nullo sul livello generale dei prezzi; 2) l'imposta non sarebbe più proporzionale al livello del premio e delle sue determinanti ma al consumo di carburante e all'utilizzo di strade e infrastrutture per la circolazione; 3) le aree provinciali ad alto premio ma basso consumo di carburante, presenti soprattutto al Sud, beneficerebbero non solo di un minor prezzo dell'r.c. auto ma anche di un minor carico fiscale; viceversa per le aree a basso premio e alto consumo; 4) l'imposta graverebbe anche sugli evasori assicurativi e sui veicoli che pur presenti stabilmente in Italia risultano immatricolati (e quindi assicurati) all'estero, in violazione delle norme vigenti, con conseguente sgravio sugli altri automobilisti; 5) la defiscalizzazione del premio renderebbe concretamente esercitabile il diritto di recesso nei contratti r.c. auto stipulati "a distanza"; 6) la nuova imposta avrebbe le caratteristiche di una *carbon tax*, con incentivi alla riduzione delle emissioni di CO₂ e all'uso delle energie rinnovabili.

1. Introduzione¹

Come noto e come è stato messo in evidenza in molte occasioni anche dall'IVASS (si vedano ad esempio le ultime Relazione annuali <https://www.ivass.it/pubblicazioni-e-statistiche/pubblicazioni/relazione-annuale/index.html>) il premio per la copertura assicurativa per i danni verso terzi da responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore in Italia (c.d. r.c. auto) ha sofferto, per lungo tempo, di due fondamentali problemi: un livello medio elevato, in particolare nel confronto internazionale, e una elevata variabilità territoriale, a scapito soprattutto delle province meridionali.

Questi due fenomeni, riflesso di aspetti differenziali certamente negativi, come la scarsa sicurezza delle strade, la qualità del parco auto, i costi delle riparazioni e del contenzioso, la presenza abnorme di frodi e comportamenti opportunistici, negli ultimi anni sono stati oggetto di sistematici interventi normativi e regolativi (Fig. 1) che hanno impresso una netta inversione di tendenza sia al livello dei premi sia alla variabilità interprovinciale.

FIG. 1 Andamento del premio medio netto r.c. auto e interventi normativi



¹ Si ringrazia Alfonso Romani per l'aiuto nella elaborazione dei dati e Leandro D'Aurizio per alcuni commenti. Il lavoro riflette esclusivamente le opinioni degli autori e non coinvolge la responsabilità delle istituzioni di appartenenza.

In particolare, nel quinquennio 2013-2017 il premio medio, al netto delle componenti fiscali e parafiscali, è sceso del -25% passando dal picco di 447 euro a 336, con beneficio dei circa 40 milioni di assicurati intestatari di un polizza r.c. auto. Parimenti si è più che dimezzato il differenziale Napoli-Aosta, preso come indicatore della variabilità territoriale, da oltre 430 euro del 2012 a circa 177 euro di fine periodo.

Alla discesa di prezzi ha contribuito la diffusione della scatola nera che dal lato dell'offerta ha rappresentato un'occasione di controllo ex post dei sinistri e di misurazione ex ante degli stili di guida (con effetto correlato sull'ammodernamento dei sistemi informatici delle compagnie) mentre dal lato della domanda è risultata un'occasione di significativa riduzione dei prezzi.

Non a caso, nel periodo 2013-2017 le polizze con black box sono passate dal 10% al 21%, con punte nelle aree meridionali del 60%, portando così il mercato italiano in testa alle classifiche mondiali di diffusione della *motor connected insurance*².

Al di là di questi fenomeni certamente positivi e strutturali di medio-lungo periodo, vi è un aspetto che non è mai stato preso in esame nel dibattito sull'r.c. auto in Italia e che attiene alle componenti fiscali implicite nel premio.

In particolare, ci soffermiamo su due componenti: una propriamente fiscale, l'imposta sulle assicurazioni, e l'altra parafiscale, il contributo al Fondo di Garanzia delle Vittime della Strada (FGVS)³.

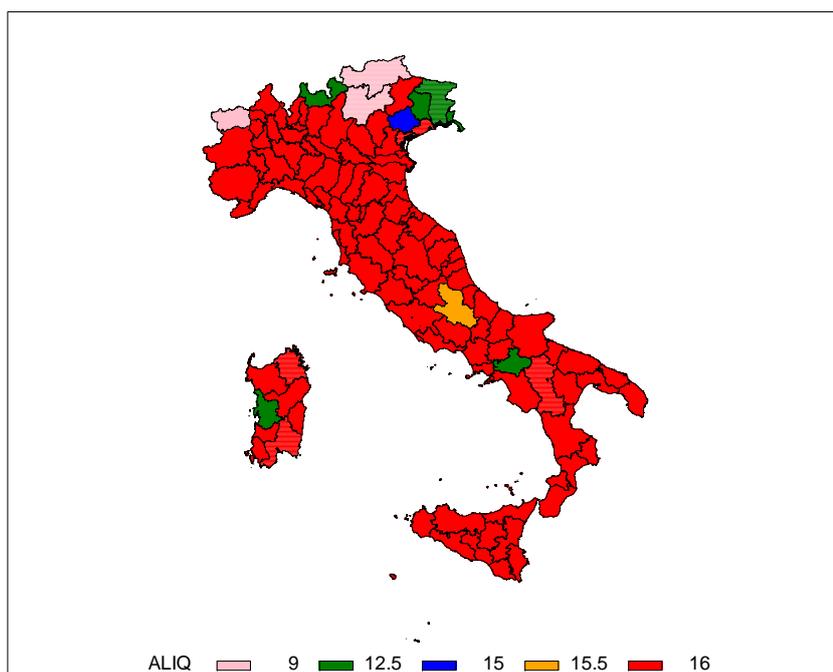
In entrambi i casi, sia l'imposta che il contributo sono calcolati in proporzione al premio lordo complessivo, mediante due aliquote di cui una, α_F variabile da provincia a provincia, tra il minimo del 9% e il livello (massimo) più diffuso del 16% (Fig. 2), l'altra α_{FGVS} , pari al 2.5%, uniforme su tutto il territorio nazionale⁴.

² Ulteriore spinta potrà venire dall'attuazione della Legge Concorrenza (n. 124 del 4 luglio 2017) che ha introdotto sconti obbligatori per black box, alcolock e car inspection. Inoltre, anche l'introduzione sistematica (obbligatoria per gli intermediari) del sistema IVASS di comparazione dei prezzi delle polizze (c.d. preventivatore, di cui alla citata Legge Concorrenza) rappresenterà un elemento di competizione trasparente tra le compagnie e quindi un ulteriore fattore di riduzione dei prezzi della r.c. auto.

³ Per le fonti normative si veda l'Appendice A.

⁴ Si veda l'Appendice B per le formule di calcolo.

FIG. 2 Distribuzione provinciale delle aliquote d'imposta



E' evidente che un'aliquota percentuale da applicare al premio lordo complessivo fa gravare, in termini assoluti, il prelievo fiscale (e analogamente il contributo al FGVS) in maggior misura sulle aree a più elevato premio.

Pagherà più imposte chi, per ragioni personali o ambientali, deve corrispondere un premio più alto e poiché un premio alto si correla a elevata frequenza sinistri (causati e/o subiti), a elevati costi medi dei sinistri, a diffusa presenza di frodi nella provincia etc., ne segue che tali criteri finiscono per informare anche la distribuzione del carico fiscale.

In tal modo, la più elevata imposizione non risulta commisurata né al reddito (secondo la previsione costituzionale della progressività dell'imposta rispetto al reddito, cui è informato il nostro sistema tributario), né al consumo (poiché il servizio assicurativo ricevuto dal residente in una zona con prezzi elevati non è diverso da quello ricevuto da un residente in altra zona del Paese)⁵.

⁵ La copertura assicurativa r.c. auto è una copertura obbligatoria e, pertanto, in caso di circolazione su strade pubbliche o aperte al pubblico non può essere equiparabile a un bene o servizio oggetto di decisione di acquisto o di contrattazione in ordine ai suoi requisiti minimi essenziali di copertura (massimali assicurati, ecc.), che sono fissati *ex lege*. Volendo verificare se trattasi di una tassa, impropriamente definita imposta, giova ricordare che la tassa è un tributo che un soggetto è tenuto a versare in relazione ad un'utilità richiesta e goduta in virtù dello svolgimento di un'attività statale e/o dalla prestazione di un servizio pubblico (attività giurisdizionale o amministrativa) resi a sua richiesta e caratterizzati dalla "divisibilità", cioè dalla possibilità di essere forniti individualmente. La tassazione sul premio non rientra in tale fattispecie. Piuttosto, l'imposta sulle assicurazioni sembrerebbe sostituire l'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA), cui sono esentati i servizi assicurativi, condividendone il principio della pura proporzionalità impositiva. Tuttavia è utile ricordare che sebbene in tutti i rami assicurativi diversi dalla responsabilità civile gli indennizzi (coperti dai premi) sono esenti da IVA, nella r.c. auto i risarcimenti per danni a cose sono ordinariamente assoggettati a IVA **indeducibile**; di conseguenza, essendo il premio (e il fabbisogno tariffario) funzione dei risarcimenti,

In questa ottica, essendo il carburante la principale componente di consumo del settore automobilistico, appare naturale, oltre che ottimale dal punto di vista degli incentivi, trasformare l'imposizione oggi parametrata al premio assicurativo in un'imposizione collegata al consumo di carburante.

2. La defiscalizzazione del premio r.c. auto e le sue conseguenze

Valutando separatamente le due componenti suddette, l'eliminazione dell'imposta sul premio comporterebbe una riduzione del premio in proporzione all'aliquota.

Essendo l'aliquota provinciale quasi sempre al livello massimo del 16% si avrebbe una riduzione del premio medio di pari entità (-15.7%), non lontana da quella registrata dall'andamento dei prezzi nel quadriennio 2014-2018.

Per conservare l'invarianza di gettito (quasi 2,2 miliardi di euro nel 2016) l'ipotesi di un'unica accisa sul prezzo della benzina e del gasolio da trazione porta a stimare questa addizionale a 0.0477 euro per litro (al netto IVA)⁶.

Il contributo FGVS ha un valore complessivo di circa di 335 milioni (al 2016) cui corrisponde un'accisa, sempre al netto IVA, di 0.007 euro per litro.

L'accisa totale ammonterebbe a 0.055 euro per litro, pari a +4.53% sul prezzo dei carburanti⁷.

Gli effetti immediati sarebbero almeno tre.

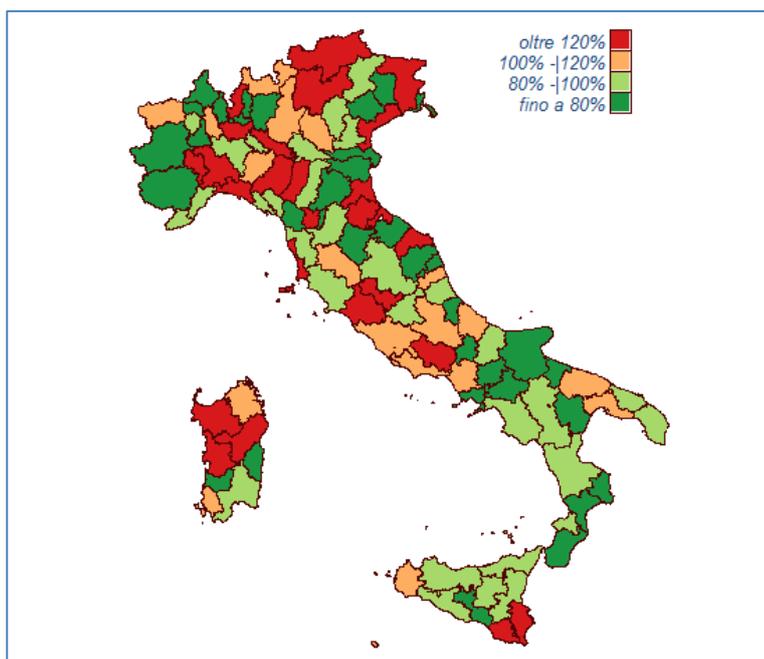
Il primo è la redistribuzione territoriale del carico fiscale. In Fig. 3 sono rappresentate le province che beneficerebbero (avendo alti premi r.c. auto e bassi consumi), quelle che verrebbero penalizzate (avendo bassi premi e alti consumi) e quelle intermedie. Il raffronto è fatto in termini di rapporto tra nuovo e vecchio gettito.

l'imposta sul premio configura un caso di "imposta su imposta", fattispecie tipica della vecchia Imposta Generale sulle Entrate (IGE), che la riforma dell'IVA ha esplicitamente voluto cancellare.

⁶ Per alcune informazioni sulle accise attualmente applicate in Italia sui carburanti si veda l'Appendice C.

⁷ Considerato che il peso dei carburanti nel paniere dei beni di consumo è (dati 2019) del 3.37% e quello delle polizze r.c. auto dell'1.13% l'effetto netto sarebbe lievemente negativo: $-18.1\% \times 1.13\% + 4.53\% \times 3.37\% = -0.052\%$.

FIG. 3 Distribuzione provinciale del carico fiscale: nuova imposta su vecchia imposta



A livello di macroregioni il Nord Est passerebbe da 472 milioni di euro a 533 milioni (+13,1%), il Nord Ovest da 665 milioni a 692 milioni (+4%), il Centro rimarrebbe sostanzialmente invariato (a 598 milioni di euro), il Sud (isole incluse) passerebbe da 780 milioni di euro a un nuovo prelievo di 691 milioni (- 11.4%).

Le province “metropolitane”⁸ passano da 961 milioni a 932 milioni di euro (-3%) rispetto a quelle non metropolitane che passano da 1.553 milioni a 1.582 (+1.9%).

Le province a maggior tasso di sinistrosità (ex Regolamento IVASS n.37) passerebbero da 1.009 milioni a 931 milioni di euro (-7.7%).

Il secondo effetto è quello del recupero (parziale) dell’evasione assicurativa.

Partendo da una stima di 2,9 milioni di veicoli circolanti non assicurati (pari a circa il 7% dei veicoli in regola con l’assicurazione)⁹ e considerato un consumo medio di carburante di circa 847 litri all’anno, si arriva a una stima di 165 milioni di euro di carico fiscale annuo (IVA inclusa) che passano dagli assicurati (prelievo sul premio r.c. auto) ai non assicurati (prelievo sul consumo di carburante).

Il terzo effetto è quello del recupero (anche questo parziale) di gettito da parte degli automobilisti esteri o “esterovestiti” che circolano, talvolta anche abitualmente, in Italia.

E’ purtroppo notorio che l’elevato costo della r.c. auto in talune zone d’Italia, rispetto a paesi dell’Unione Europea che offrono coperture a prezzi sensibilmente più contenuti (per es. Romania e Bulgaria), unito ad altre convenienze di ordine fiscale e/o amministrativo (ad es. difficoltà di notifica delle sanzioni amministrative irrogate per violazioni del codice della strada), ha favorito l’adozione di comportamenti

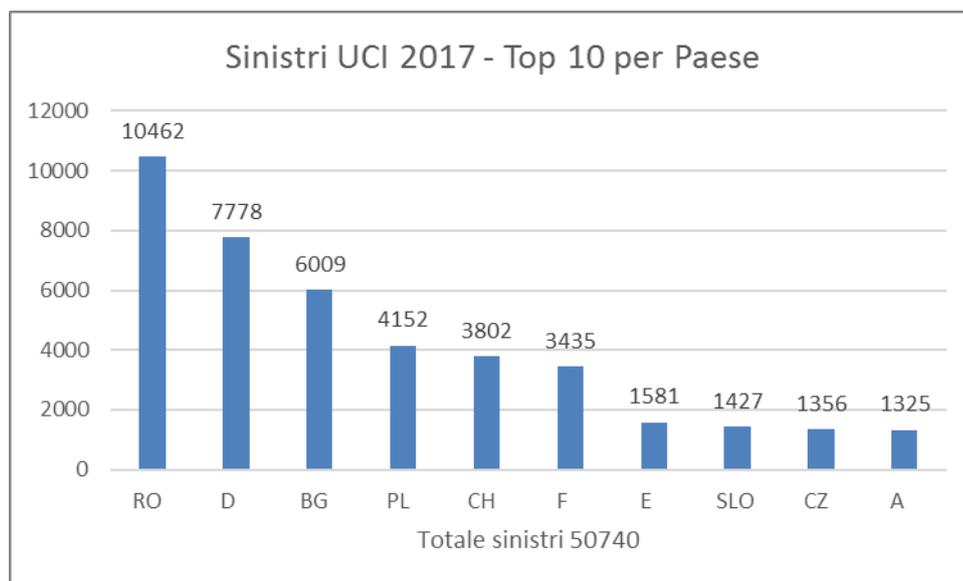
⁸ Indichiamo come province metropolitane le province con capoluogo una città metropolitana: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia.

⁹ Elaborazioni IVASS su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti e ANIA.

elusivi della normativa che richiede la reimmatricolazione in Italia dei veicoli esteri che stazionano abitualmente (per oltre un anno) sul territorio italiano¹⁰.

A partire dai dati sui sinistri di veicoli esteri in Italia (Fig. 4), è possibile ottenere una stima conservativa del numero dei veicoli/anno presenti sul territorio italiano, dell'ordine di 1 milione di unità¹¹.

FIG. 4 Sinistri di veicoli esteri in Italia



Fonte: Ufficio Centrale Italiano – UCI

Partendo, quindi, da una stima di 1 milione di veicoli “stranieri” circolanti in Italia (pari a circa il 2,5% dei veicoli nazionali in regola con l’assicurazione) e considerato un consumo medio di carburante di circa 847 litri all’anno, si arriva a una stima di circa 57 milioni di euro di carico fiscale annuo che passano dagli assicurati (prelievo sul premio r.c. auto) ai veicoli stranieri (prelievo sul consumo di carburante).

Tale provvedimento, oltre a riportare nel perimetro impositivo anche i veicoli esteri, renderebbe l’elusione normativa meno conveniente, ponendo un primo argine al fenomeno dei veicoli “esterovestiti”.

Si noti che l’implementazione della riconfigurazione dell’imposta sarebbe relativamente semplice e consentirebbe anche forme di incentivo/disincentivo sul consumo di benzina o gasolio e sulla ripartizione

¹⁰ Artt. 93 e 132 decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice Della Strada). Peraltro, sono sempre esclusi dall’obbligo di immatricolazione in Italia i veicoli che: sono nella disponibilità di soggetti residenti in Italia in virtù di un contratto di leasing o locazione senza conducente stipulato in un altro Paese SEE con un’impresa che non abbia sede in Italia; sono intestati ad imprese aventi sede in un altro Paese SEE e da questi ceduti a titolo di comodato ad un soggetto residente in Italia, con il quale l’impresa intrattiene un rapporto di lavoro o di collaborazione.

¹¹ La stima del numero di tali veicoli è stata realizzata partendo dal numero di sinistri causati da tali veicoli nel corso del 2017 (50.740), ipotizzando una frequenza media del 5%: $50.740/0.05 = 1.014.800$.

del gettito a livello territoriale¹². Ad esempio, le entrate (sostitutive) rivenienti dalla nuova accisa sui carburanti potrebbero essere destinate a livello locale con il prevalente obiettivo di mantenere e ammodernare la rete stradale. In questo caso, la manutenzione delle strade graverebbe in maggior misura sugli automobilisti che percorrono più chilometri, compresi quelli non assicurati o residenti e assicurati all'estero, oggi non assoggettati all'imposta sui premi r.c. auto.

L'abolizione dell'imposta sul premio avrebbe anche l'effetto positivo di rendere concretamente esercitabile il diritto di recesso nei contratti r.c. auto stipulati "a distanza". Infatti, nonostante l'esistenza della norma che concede ai contraenti di un contratto stipulato a distanza il diritto di recesso entro un termine prefissato (tipicamente 14 giorni)¹³, l'esistenza del principio della c.d. *soluti retentio* nella norma istitutiva dell'imposta r.c. auto rende di fatto tale recesso non conveniente dal punto di vista economico dato che l'imposta pagata non potrebbe essere rimborsata.

3. Conclusioni

Il lavoro ha analizzato le componenti fiscali e parafiscali presenti nell'assicurazione della r.c. auto proponendo il loro trasferimento, a parità di gettito, dal premio di polizza al consumo di carburante. Tale passaggio presenta numerosi vantaggi:

- 1) il premio medio verrebbe ridotto del -18% circa, contro un aumento del prezzo della benzina di circa il 4.5% e un effetto netto nullo sul paniere dei beni al consumo;
- 2) l'imposta non sarebbe più proporzionale al livello del premio e delle sue determinanti ma al consumo di carburante e quindi all'utilizzo di strade e infrastrutture per la circolazione;
- 3) le aree provinciali ad alto premio ma basso consumo di carburante, presenti soprattutto al Sud, beneficerebbero non solo di un minor prezzo dell'r.c. auto ma anche di un minor carico fiscale; viceversa per le aree a basso premio e alto consumo. In particolare la macroarea Sud e isole avrebbe uno sgravio di circa 90 milioni (-11.4%) a scapito in particolare del Nord Est (+13.1%);
- 4) l'imposta graverebbe anche sugli evasori assicurativi e sui veicoli immatricolati all'estero e quindi assicurati presso compagnie estere (che non ricadono nella normativa fiscale italiana), con conseguente sgravio sugli altri automobilisti; secondo le stime elaborate, si tratta di un carico fiscale annuo di circa 220 milioni di euro che passerebbe dagli assicurati in regola ai circolanti non assicurati o esterovestiti;

¹² In fase di prima applicazione e in deroga *una tantum* alla norma (legge n. 1216/1961) che vieta la restituzione all'assicurato dell'imposta pagata (c.d. *soluti retentio*), dovrebbe essere previsto un credito fiscale pari al rateo d'imposta già pagato al momento del rinnovo della polizza. Ad esempio se la nuova imposta partisse del 1° febbraio un assicurato che ha rinnovato (per un anno) la polizza in agosto avrebbe un credito pari a 7/12 dell'imposta pagata. Oggi, l'art. 4 della Legge 29 ottobre 1961, n. 1216 dispone: "*Le imposte stabilite dalla presente legge sono dovute proporzionalmente per ogni lira di ciascun pagamento del premio. Esse divengono applicabili a misura che, in Italia od all'estero, sia pagato od altrimenti soddisfatto il premio, e non cessano di essere dovute ancorché questo, per qualsiasi causa, venga in tutto o in parte restituito dall'assicuratore*".

¹³ Articolo 67 duodecies del Codice del consumo (D.lgs. 6 settembre 2005, n.206)

5) la defiscalizzazione del premio renderebbe concretamente esercitabile il diritto di recesso nei contratti r.c. auto stipulati “a distanza” poiché verrebbe meno proprio l’imposta che oggi non può essere restituita al consumatore recedente;

6) la nuova imposta avrebbe le caratteristiche di una *carbon tax*, con incentivi alla riduzione delle emissioni di CO₂ e all’uso delle energie rinnovabili.

Appendice A. Fonti normative dell'imposizione sull'assicurazione r.c. auto

La materia è regolata dalle seguenti norme:

- legge 29 ottobre 1961, n. 1216, recante *Nuove disposizioni tributarie in materie di assicurazioni private e di contratti vitalizi*, che dispone in generale su tutte le imposte sulle assicurazioni;
- d.lgs. 15 dicembre 1997, n. 446, art. 60, comma 1, che stabilisce che il gettito dell'imposta sulle assicurazioni contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori, è attribuito alle Province dove hanno sede i pubblici registri automobilistici nei quali i veicoli sono iscritti ovvero, per le macchine agricole, alle Province nel cui territorio risiede l'intestatario della carta di circolazione. Il medesimo decreto legislativo attribuisce alle Province la facoltà di disciplinare con regolamento le proprie entrate, comprese quelle tributarie, tra cui rientra anche la facoltà di aumentare o diminuire le aliquote tributarie entro i limiti stabiliti dalla legge statale¹⁴;
- d.lgs. 6 maggio 2011, n. 68 recante *Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle Regioni a statuto ordinario e delle Province nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario*, il quale dispone che a decorrere dall'anno 2012 l'imposta sulle assicurazioni della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, esclusi i ciclomotori, costituisce tributo proprio derivato delle Province. Nello stesso decreto è fissata l'aliquota dell'imposta nella misura del 12,5 per cento e si attribuisce alle Province la facoltà di aumentare o diminuire l'aliquota in misura non superiore a 3,5 punti percentuali. Gli aumenti o le diminuzioni delle aliquote hanno effetto dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di pubblicazione della delibera di variazione sul sito informatico del Ministero dell'economia e delle finanze. Con decreto dirigenziale, sono disciplinate le modalità di pubblicazione delle suddette delibere di variazione¹⁵.

Pertanto, dalla lettura combinata delle norme sopra elencate, attualmente il gettito dell'imposta sulle assicurazioni r.c. auto, fissata nella misura del 12,5%, è attribuito direttamente alle Province, che hanno altresì la facoltà di aumentare o diminuire tale aliquota nei limiti prefissati del 3,5%¹⁶.

Il gettito dell'imposta riveniente dai contratti di responsabilità civile dei ciclomotori, fissata univocamente nella misura del 12,5%, continua invece a restare di competenza dell'Amministrazione centrale. Probabilmente la ragione di tale scelta differenziata va ricercata nel fatto che su tali veicoli non ricade l'obbligo di iscrizione al PRA, con le conseguenti difficoltà di risalire alla provincia di residenza del proprietario del veicolo.

¹⁴ La sentenza della Corte Costituzionale 23.5.2013, n. 97, pubblicata sulla G. U. 1^ Serie Speciale n. 22 del 29.5.2013 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 2, del D. L. n. 16 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 44 del 2012, nella parte in cui di cui estendeva l'applicazione dell'articolo 17 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, alla Regione Siciliana. Pertanto, il tributo (imposta sulle assicurazioni r.c. auto), già di competenza regionale, non poteva essere trasferito dallo Stato alle Province siciliane. Tuttavia, con successiva legge regionale del 5 dicembre 2013, la Regione Sicilia ha concesso alle Province regionali siciliane le medesime prerogative concesse dalla legge statale alle Province delle regioni a statuto ordinario.

¹⁵ Decreto del 3 giugno 2011 - Min. Economia e Finanze *Modalità di pubblicazione delle deliberazioni di variazioni dell'aliquota dell'imposta sull'RCA*.

¹⁶ L'elenco delle Province, con l'indicazione dell'aliquota di imposta e della relativa delibera provinciale è disponibile sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze all'indirizzo <http://www.finanze.it/opencms/it/fiscalita-regionale-e-locale/imposta-rc-auto/>

Appendice B. Meccanica fiscale del premio r.c. auto

In Italia, la copertura assicurativa r.c. auto è obbligatoria dal giugno 1971 (legge 990/1969)¹⁷.

Si tratta di una doppia obbligatorietà, che investe sia i veicoli (che devono avere una copertura per poter circolare) sia le compagnie di assicurazione (che sono tenute a proporre una tariffa e a sottoscrivere la relativa polizza).

Considerato che in Italia circolano circa 40 milioni di veicoli, si capisce che la polizza r.c. auto coinvolge l'intera popolazione residente e rappresenta una tematica su cui l'opinione pubblica si è sempre mostrata particolarmente sensibile.

Dopo una prima fase di tariffa amministrata, la legislazione comunitaria, a partire da luglio 1994, ha imposto la liberalizzazione delle tariffe che sono diventate, nel gioco della concorrenza, veri e propri prezzi di mercato.

Nel passaggio dal premio di tariffa proposto dalle compagnie al prezzo effettivamente pagato dai consumatori si inseriscono numerosi elementi.

Il primo è lo sconto praticato dalla compagnia o dall'intermediario in riduzione della tariffa:

Premio netto = premio di tariffa – sconto

Il premio netto (incassato dalle compagnie) è comprensivo anche del contributo al Fondo di Garanzia Vittime della Strada (FGVS, attualmente fissato nella misura del 2,5% dei premi al netto degli oneri di gestione, con aliquota determinata annualmente dal Ministero dello Sviluppo economico¹⁸) ma è al netto dell'Imposta sulle assicurazioni (F) e del contributo al Servizio Sanitario Nazionale (SSN). La percentuale da dedurre sui premi per oneri di gestione è fissata annualmente dall'IVASS (circa 4% per il 2018).

Un secondo elemento è la componente fiscale (imposta r.c. auto).

Questa è determinata come una percentuale del premio netto, con aliquota α_T al 16% fatta eccezione per alcune province con aliquote inferiori (tra il 9% e il 15.5%). L'introito della tassazione viene girato alle amministrazioni provinciali (locali) per il loro finanziamento:

$F = \text{Premio netto} * 16\%$

Il premio pagato dagli assicurati è quindi:

Premio lordo = Premio netto + F + SSN.

¹⁷ Dal Codice Civile (art. 2052): il conducente è obbligato a risarcire se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Il proprietario è responsabile in solido col conducente se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

¹⁸ Il decreto ministeriale (MiSE) del 16 gennaio 2018 concerne la determinazione, per l'anno 2018, del contributo dovuto dalle imprese di assicurazione alla CONSAP S.p.A. - Gestione autonoma del Fondo di garanzia per le vittime della strada. L'aliquota per gli oneri di gestione (*expense ratio*) è fissata per il 2018 al 4.01%.

La componente contributiva (parafiscalità) ha una simile struttura di calcolo e va a finanziare il Sistema Sanitario Nazionale:

$$SSN = \text{Premio netto} * 10.5\%$$

La componente a finanziamento del FGVS è calcolata a partire dal premio netto (anche della componente forfetaria di oneri di gestione) applicando l'aliquota α_{FGVS} del 2.5% secondo la formula:

$$FGVS = \text{Premio netto} * (1 - \text{expense ratio}) * 2.5\%$$

Di conseguenza, assumendo un expense ratio η del 4%, il carico fiscale sul premio netto è di circa il 28.9%, di cui 10.5% per SSN e 18.4% per le altre due componenti

$$\text{Carico fiscale} = \text{Premio netto} * (10.5\% + 16\% + (1-4\%)* 2.5\%) = \text{Premio netto} * 28.9\%$$

Considerando l'articolazione provinciale, il gettito complessivo della tassazione ottenuta dalle componenti F e FGVS è quindi:

$$IMP = \sum_j IMP_{F,j} + \sum_j IMP_{FGVS,j} = \sum_j \text{Premio netto}_j * \alpha_{F,j} + \sum_j \text{Premio netto}_j * (1 - \eta) * \alpha_{FGVS}$$

Se Q_{Bj} e Q_{Gj} sono rispettivamente le quantità di litri di benzina e gasolio¹⁹ consumati in un dato anno nella provincia j , dall'ipotesi di invarianza di gettito si ottiene l'accisa (per semplicità unica per benzina e gasolio²⁰):

$$a = \frac{IMP}{Q_B + Q_G}$$

Il prezzo di benzina e gasolio crescono di a/P_B e a/P_G rispettivamente.

A livello provinciale il differenziale di tassazione (prima e dopo la defiscalizzazione) è:

$$IMP_{F,j} + IMP_{FGVS,j} - a * (Q_{B,j} + Q_{G,j})$$

Alcune province (con alti premi e bassi consumi di carburante) ottengono una tassazione netta negativa, altre (con bassi premi e alti consumi) una tassazione netta positiva.

¹⁹ Sul sito del MISE sono disponibili i consumi provinciali di carburante in tonnellate. In via convenzionale si sono trasformati i dati da tonnellate a litri usando il peso specifico della benzina (750 kg per 1000 litri) e del gasolio (850 kg per 1000 litri). Nel 2016 sono stati consumati 10.1 miliardi di litri di benzina e 27.3 miliardi di litri di gasolio.

²⁰ Essendo il prezzo unitario del gasolio lievemente inferiore a quello della benzina, un'accisa unica va a incidere maggiormente sul primo, con un effetto, peraltro, in linea con gli incentivi anti-inquinamento. Non è difficile calcolare, sempre a invarianza di gettito, due accise distinte, proporzionali ai prezzi dei due tipi di carburanti.

Appendice C. Le accise sui carburanti

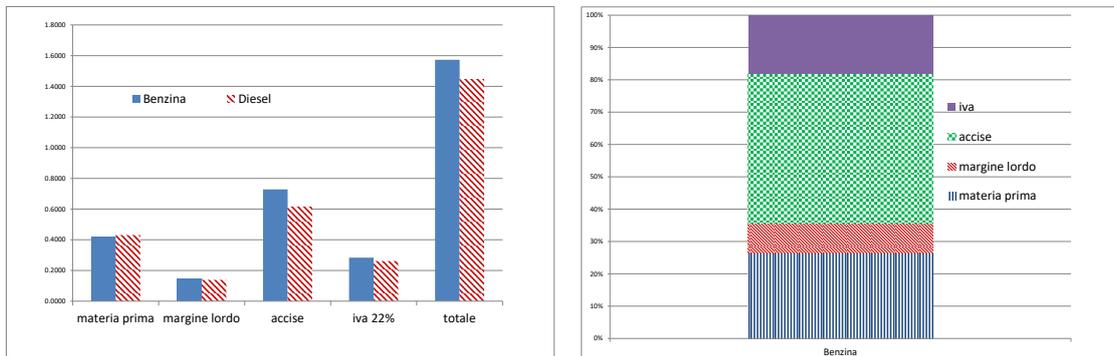
Il prezzo della benzina alla pompa è costituito da 4 componenti, due industriali e due fiscali.

Le prime sono il costo della materia prima sui mercati internazionali e i margini lordi di trasformazione e distribuzione; le altre sono date rispettivamente dalle accise e dall'iva.

TAV. C1 Scomposizione del prezzo dei carburanti a febbraio 2018

	Benzina		Diesel	
	Euro/lit	%	Euro/lit	%
materia prima	0.4170	26.5	0.431	29.8
marginie lordo	0.1440	9.2	0.139	9.6
accise	0.7284	46.3	0.617	42.6
iva 22%	0.2837	18.0	0.2611	18.0
totale	1.573	100.0	1.448	100.0

FIG. C1 Scomposizione del prezzo dei carburanti a febbraio 2018



La componente fiscale copre oltre il 60% del prezzo alla pompa. A parte l'iva (al 22%) le accise superano il 40% del prezzo alla pompa (46% per la benzina).

Da notare che nell'area Core EU, la componente fiscale è quasi ovunque elevata (fa eccezione la Spagna), ma con incidenze che non raggiungono quelle di Italia e Olanda. Il suo peso spiega gran parte del divario dei prezzi dei carburanti alla pompa nei diversi paesi.

TAV. C2 La componente fiscale nel prezzo della benzina a maggio 2017

	Componente fiscale	Prezzo della benzina	Incidenza
	Euro/lit	Euro/lit	%
Italia	1.003	1.524	66%
Francia	0.888	1.370	65%
Germania	0.875	1.381	63%
Olanda	1.049	1.546	68%
Spagna	0.672	1.216	55%
UK	0.887	1.330	67%
Media Core EU	0.896	1.395	64%

In Italia, le accise, determinate con provvedimento del Direttore dell’Agenzia delle Dogane, vengono fissate in cifra complessiva (dal 1° gennaio 2015: 0.7284 centesimi di euro al litro per la benzina e 0.617 centesimi di euro al litro per il gasolio per autotrazione) e l’ammontare viene distribuito proporzionalmente sulle diverse voci di accisa. Le principali voci sono elencate in Tav. C2.

TAV. C2 Le principali accise (al netto di iva) presenti nel prezzo della benzina

Euro/lit	Fonte normativa
0.106000	finanziamento guerra in Libano (1983)
0.082000	decreto Salva Italia (2011)
0.051100	ricostruzione post terremoto Friuli (1976)
0.040000	finanziamento immigrati post crisi libica (2011)
0.038700	ricostruzione post terremoto Irpinia (1980)
0.020000	rinnovo contratto autoferrotranvieri (2004)
0.020000	finanziamento post terremoto Emilia (2012)
0.011400	finanziamento missione in Bosnia (1966)
0.008900	finanziamento post alluvioni Liguria e Toscana (2011)
0.007300	finanziamento beni culturali (2011)
0.007230	finanziamento crisi di Suez (1956)
0.005160	ricostruzione post disastro Vajont (1963)
0.005160	ricostruzione alluvione Firenze (1966)
0.005160	ricostruzione post terremoto Belice (1968)
0.005100	finanziamento post terremoto L'Aquila (2009)
0.005000	acquisto autobus ecologici (2005)
0.000981	finanziamento guerra d'Etiopia (1935-1936)