

# RAPPORTO IRE

---

## EFFETTI DEL TURISMO DEL PIENO SULLE VENDITE DI CARBURANTE E SULLE ENTRATE TRIBUTARIE DELL'ALTO ADIGE

Georg Lun  
Thomas Schatzer

24/03/2015

**IRE**

Istituto di  
ricerca economica



CAMERA DI COMMERCIO,  
INDUSTRIA, ARTIGIANATO  
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

# INDICE

Principali risultati .....	3
Conclusioni .....	4
1. Introduzione .....	5
2. Distributori di carburante in Alto Adige.....	6
3. Quantità di benzina e gasolio erogate in Alto Adige .....	8
3.1 Benzina .....	8
3.2 Gasolio .....	9
4. Andamento del prezzo del carburante in Italia e in Austria .....	10
5. Stima del turismo del pieno lungo le strade statali in Alto Adige .....	13
5.1 Modalità di analisi e modello econometrico .....	13
5.2 Stima degli effetti del turismo del pieno in uscita dall'Alto Adige sui distributori di carburante situati lungo le strade statali .....	14
6. Stima del turismo del pieno lungo l'Autostrada del Brennero .....	17
6.1 Volumi venduti dai distributori di carburante lungo la A22 .....	17
6.2 Stima del turismo del pieno lungo la A22 in Alto Adige.....	18
7. Stima del turismo del pieno relativo alle stazioni di rifornimento aziendali .....	19
8. Ripercussioni del turismo del pieno sulle entrate tributarie provinciali nel caso di una riduzione del prezzo del 10 per cento .....	20
8.1 Benzina .....	20
8.2 Gasolio .....	21
8.3 Effetto complessivo sulle entrate tributarie della Provincia .....	21
9. Un caso particolare: Il traffico transfrontaliero di merci su strada .....	24
9.1 Approccio 1: quantità di carburante erogata agli autocarri in transito transfrontaliero in caso di riduzione del prezzo al livello austriaco .....	24
9.2 Approccio 2: quantità di carburante erogata agli autocarri in transito transfrontaliero in caso di riduzione del prezzo al livello austriaco .....	26
9.3 Effetti sulle entrate tributarie provinciali in caso di riduzione del prezzo del carburante in Alto Adige al livello austriaco .....	27
Appendice A: Modello di regressione e risultati .....	29
Appendice B: Stima delle elasticità della domanda rispetto al prezzo e della distanza critica dal confine austriaco .....	31
Appendice C: Tavole .....	33

Effetti del turismo del pieno sulle vendite di carburante e sulle entrate tributarie dell'Alto Adige

**Nel 2013 i turisti del pieno provenienti dall'Alto Adige hanno acquistato in Austria 5,24 milioni di litri di benzina e 6,6 milioni di litri di gasolio. Tali quantitativi corrispondono al 5,8 per cento della benzina e al 2,8 per cento del gasolio complessivamente erogati. Tenuto conto che all'Alto Adige spettano i nove decimi del gettito delle accise sui carburanti, il mancato guadagno per la Provincia di Bolzano ammonta a 10,3 milioni di euro.**

Il turismo del pieno riguarda soprattutto i comuni situati nei pressi della frontiera austriaca. In termini quantitativi, il prezzo del carburante praticato in Austria influisce sulle abitudini degli automobilisti altoatesini residenti entro una fascia di 20 minuti di strada dal confine, mentre il suo effetto si riduce drasticamente se si considera chi abita a distanze maggiori dalla frontiera. A partire da un'ora di strada dal confine, l'effetto del prezzo austriaco del carburante si annulla.

### **Effetti di una riduzione del prezzo del 10 per cento**

Riducendo del 10 per cento il prezzo del carburante in Alto Adige si otterrebbero i seguenti effetti: il turismo del pieno si ridurrebbe da 11,84 a 7,06 milioni di litri di combustibile.<sup>1</sup> La limitazione del turismo del pieno porterebbe nelle casse della Provincia 3,42 milioni di euro in più. La riduzione del prezzo farebbe aumentare, inoltre, la domanda di carburante in generale, con un ulteriore incremento delle entrate tributarie pari a 16,81 milioni di euro, al quale si contrapporrebbero, tuttavia, minori entrate per 47,8 milioni di euro quale conseguenza diretta del minore prezzo. Il calo delle entrate legato al prezzo, quindi, supererebbe di gran lunga l'aumento degli introiti riconducibile alle maggiori

quantità vendute (47,8 milioni di euro di decremento contro 20,23 milioni di euro di entrate aggiuntive).

### **Un caso particolare: il traffico transfrontaliero di merci su strada**

Per quanto riguarda il traffico transfrontaliero di merci su strada, anche in presenza di una riduzione del prezzo del carburante pari al 10 per cento il pieno continuerebbe perlopiù a essere fatto in Austria. Nella contabilità analitica delle imprese di trasporto, infatti, anche una differenza di pochi centesimi di euro è determinante ai fini della scelta del distributore. Affinché una parte degli autocarri transitanti per il Brennero faccia rifornimento in Alto Adige, il prezzo del carburante dovrebbe, pertanto, essere portato quanto meno al livello austriaco.

### **Effetti di una riduzione del prezzo al livello austriaco**

Adeguando il prezzo del carburante italiano a quello praticato in Austria, circa 65 milioni di litri di gasolio relativi al traffico pesante transfrontaliero verrebbero acquistati in territorio altoatesino. La riduzione del prezzo praticato in Italia, inoltre, farebbe del tutto sparire il turismo del pieno da parte dei conducenti di autovetture e darebbe un'ulteriore spinta alla domanda di carburante in Alto Adige.

Tuttavia, anche in questo caso le minori entrate fiscali (-79,6 milioni di euro) supererebbero le entrate aggiuntive (63,4 milioni di euro) della Provincia. La riduzione del prezzo del carburante al livello austriaco comporterebbe, così, una contrazione del bilancio provinciale pari a 16,1 milioni di euro.

---

<sup>1</sup> I calcoli sono basati sui dati effettivi relativi al 2013.

## Conclusioni

I risultati così ottenuti consentono di trarre le seguenti conclusioni:

- Nel 2013, anno caratterizzato da una notevole differenza di prezzo tra l'Italia e l'Austria, il turismo del pieno ha inciso per il 5,8 percento sulle vendite totali di benzina e al 2,8 percento su quelle di gasolio. L'ammancio in termini di gettito fiscale così risultante, pari a 10,3 milioni di euro, è relativamente modesto rispetto ai 280,29 milioni di euro complessivamente introitati dalle casse provinciali in relazione alla vendita di carburante (calcolando i nove decimi delle accise e dell'IVA sulla benzina e sul gasolio erogati nel 2013, tenuto conto anche delle stazioni di rifornimento aziendali).
- Una riduzione del prezzo del carburante in Alto Adige non sortirebbe l'effetto desiderato sui conti pubblici. Le maggiori entrate fiscali ottenibili ponendo un freno al turismo del pieno, infatti, non compenserebbero in alcun modo il minore gettito connesso al prezzo più basso.
- Nemmeno estendendo all'intero territorio della Provincia gli sconti attualmente previsti per i cittadini residenti nei comuni vicini al confine si otterrebbero risultati interessanti. Per chi abita a oltre 20 minuti di strada dalla frontiera, il prezzo praticato in Austria ha un'importanza secondaria ai fini della scelta del luogo dove fare rifornimento. A un'ora di strada dal confine austriaco, poi, l'effetto del prezzo del carburante svanisce completamente.
- Gli autocarri che sono soltanto di passaggio in Alto Adige continuerebbero a rifornirsi prevalentemente in Austria anche qualora il prezzo del carburante in Italia venisse ridotto, visto che anche una differenza di pochi centesimi di euro è decisiva per la scelta del distributore. Affinché gli autocarri in transito transfrontaliero facciano il pieno in Alto Adige, il prezzo del carburante dovrebbe essere uguale o inferiore a quello praticato Austria.
- Adegando il prezzo del carburante a quello praticato in Austria, gli autocarri in transito transfrontaliero farebbero rifornimento in Alto Adige, generando un gettito fiscale aggiuntivo. La riduzione del prezzo annullerebbe il turismo del pieno da parte dei conducenti di autovetture e farebbe aumentare la domanda di carburante in Alto Adige. Tuttavia, il totale delle mancate entrate fiscali dovute al calo del prezzo supererebbe l'incremento del gettito e il bilancio provinciale risulterebbe depauperato di 16,11 milioni di euro.
- In linea di principio sarebbe opportuno uniformare nell'intera Unione Europea la tassazione dei carburanti. Solo così facendo, infatti, le condizioni sarebbero uguali dappertutto e si eviterebbe il dumping fiscale.

## 1. INTRODUZIONE

Il divario tra i prezzi dei carburanti in Italia e quelli praticati in Austria dà vita, specie nei comuni altoatesini più vicini al confine, al cosiddetto turismo del pieno. A parte gli effetti dannosi sull'economia dei comuni interessati, questo determina anche una perdita in termini di gettito fiscale per la Provincia. Per questo motivo l'Amministrazione provinciale ha istituito un gruppo di lavoro, il cui compito consiste nell'analizzare il fenomeno. Il gruppo di lavoro, a sua volta, ha incaricato l'IRE - Istituto di ricerca economica della Camera di commercio di Bolzano di eseguire i calcoli necessari.

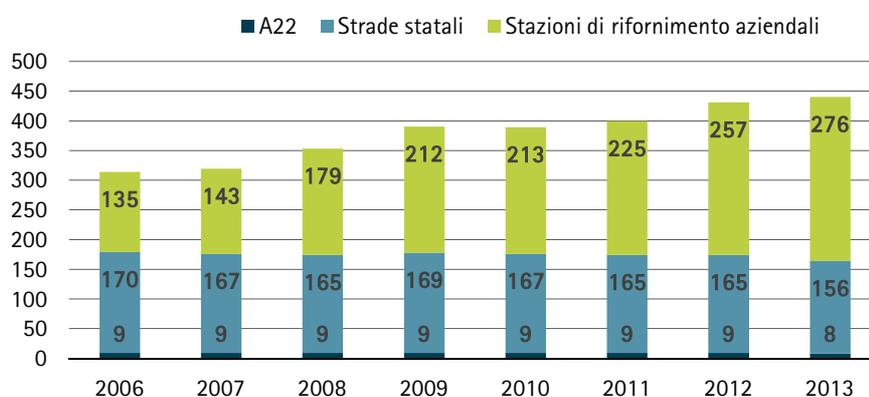
Il presente rapporto è teso a indagare, per mezzo di un modello econometrico, il fenomeno del turismo del pieno verso l'Austria con l'obiettivo di quantificare la perdita del gettito fiscale della Provincia dovuta allo stesso. L'obiettivo è quello di chiarire gli effetti che avrebbe una riduzione del prezzo del carburante in Italia sulle quantità vendute e, di riflesso, sulle entrate tributarie provinciali.

## 2. DISTRIBUTORI DI CARBURANTE IN ALTO ADIGE

Nel 2013 in Alto Adige si contavano 156 distributori di carburante lungo le strade statali e 8 lungo l'autostrada, oltre a 276 stazioni di rifornimento aziendali. Dal 2006 il numero di distributori lungo le strade statali è in lieve contrazione, quello delle stazioni di rifornimento aziendali, invece, è più che raddoppiato. I distributori situati in corrispondenza dell'autostrada non hanno subito variazioni, fatta eccezione per la chiusura dell'area di servizio di Campo di Trens presso Vipiteno, avvenuta nel 2012.

Illustrazione 2.1

### Numero dei distributori di carburante in Alto Adige - 2006-2013

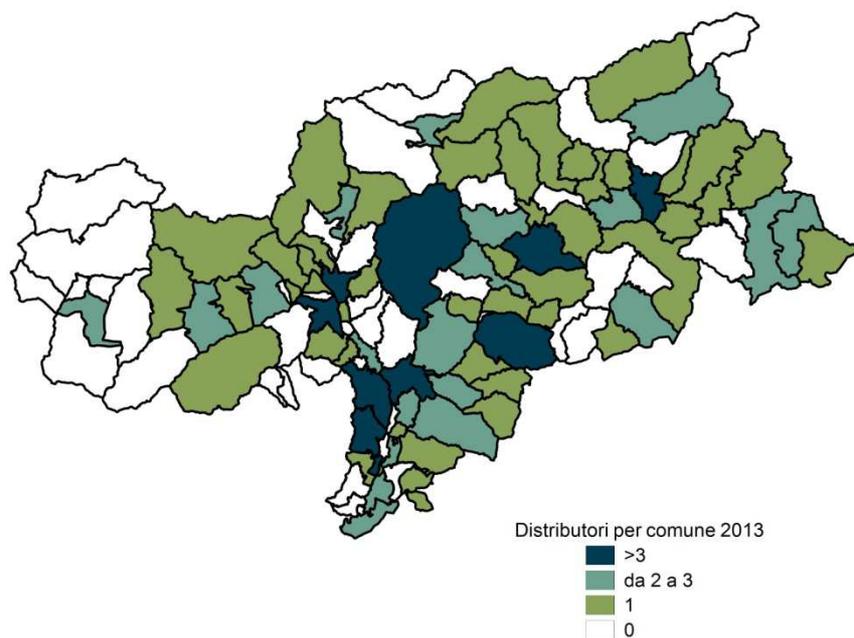


Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

© 2015 IRE

I 156 distributori di carburante dislocati lungo le strade statali sono suddivisi in modo relativamente uniforme tra i comuni dell'Alto Adige: sia nelle città come Bolzano, Merano e Bressanone, sia in alcuni altri comuni in ambito rurale, tra cui Appiano o Caldaro, sono presenti vari distributori di carburante. Avvicinandosi al confine con l'Austria, soprattutto in Val Venosta e nell'alta Valle Isarco, la capillarità dei distributori diminuisce sensibilmente. Molti comuni in queste zone sono del tutto privi di pompe di carburante.

Distribuzione delle stazioni di rifornimento in Alto Adige - 2013



Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

© 2015 IRE

### 3. QUANTITÀ DI BENZINA E GASOLIO EROGATE IN ALTO ADIGE

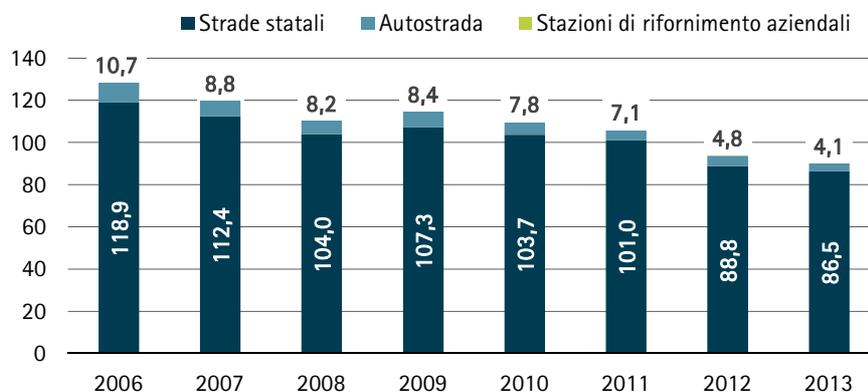
#### 3.1 Benzina

Nel 2013 in Alto Adige sono stati erogati in totale 90,7 milioni di litri di benzina. Il 95 per cento di questo quantitativo è stato venduto dai distributori posizionati lungo le strade statali. L'incidenza dei distributori di carburante dell'Autostrada del Brennero (A22) è molto minore, mentre è addirittura trascurabile il ruolo delle stazioni di rifornimento aziendali, posto che queste erogano quasi esclusivamente gasolio. Negli ultimi anni le vendite di benzina sono diminuite notevolmente. Se nel 2006 il quantitativo totale era ancora di poco inferiore ai 130 milioni di litri, nel 2013 lo stesso è sceso a 90,7 milioni di litri. Mentre lungo le strade statali la benzina venduta è diminuita del 27,3 per cento tra il 2006 e il 2013, nei distributori autostradali le vendite sono più che dimezzate (-61,3 per cento). Balza all'occhio la contrazione che i quantitativi di benzina hanno subito tra il 2011 e il 2012. Nell'arco di un solo anno le vendite sono calate del 13,4 per cento. Il calo delle vendite di benzina registrato negli ultimi anni potrebbe essere dovuto alla notevole diminuzione degli autoveicoli a benzina rispetto a quelli con motore diesel.

Illustrazione 3.1

#### Quantitativi di benzina erogati dai distributori altoatesini - 2006-2013

In milioni di litri



Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

© 2015 IRE

### 3.2 Gasolio

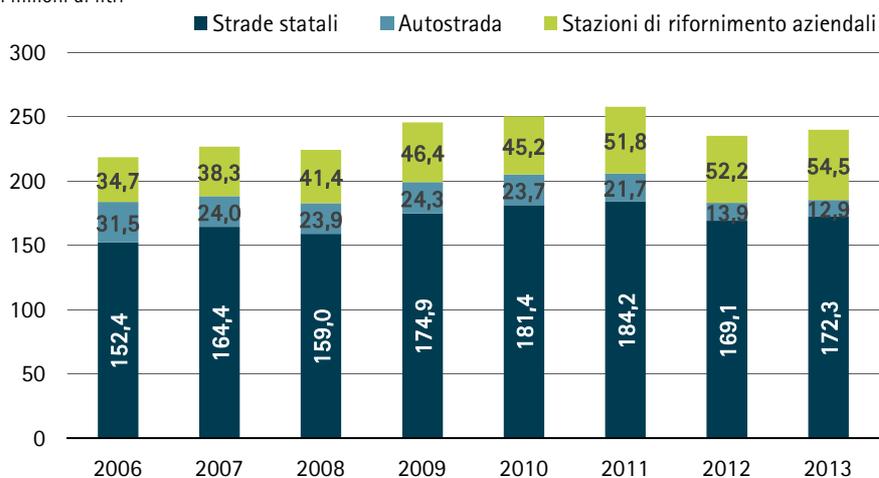
In Alto Adige si vende di gran lunga più gasolio che benzina. Tralasciando le stazioni di rifornimento aziendali, nel 2013 sono stati erogati 185,2 milioni di litri di gasolio, il doppio del quantitativo di benzina venduta nello stesso periodo (90,7 milioni di litri). Come nel caso della benzina, anche con riferimento al gasolio la parte del leone la fanno i distributori situati lungo le strade statali (il 71,8 per cento nel 2013). A prima vista le vendite di gasolio, a differenza di quelle di benzina, sono rimaste relativamente costanti dal 2006. Un'analisi più attenta, tuttavia, evidenzia un fatturato in leggera crescita fino al 2011, seguito, analogamente a quanto riscontrato per la benzina, da una forte contrazione delle vendite nell'arco di un anno (-11,1 per cento, tralasciando le stazioni di rifornimento aziendali).

Quasi un quarto (il 22,7 per cento) del gasolio complessivamente erogato nel 2013 va attribuito alle stazioni di rifornimento aziendali. Queste non sono state interessate dal calo generalizzato delle vendite e, anzi, a partire dal 2006 hanno registrato addirittura una crescita relativamente costante. Nei distributori autostradali, come nel caso della benzina, anche la quantità di gasolio venduto è scesa a meno della metà (-58,9 per cento).

Illustrazione 3.2

#### Quantitativi di gasolio erogati dai distributori altoatesini - 2006-2013

In milioni di litri



Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

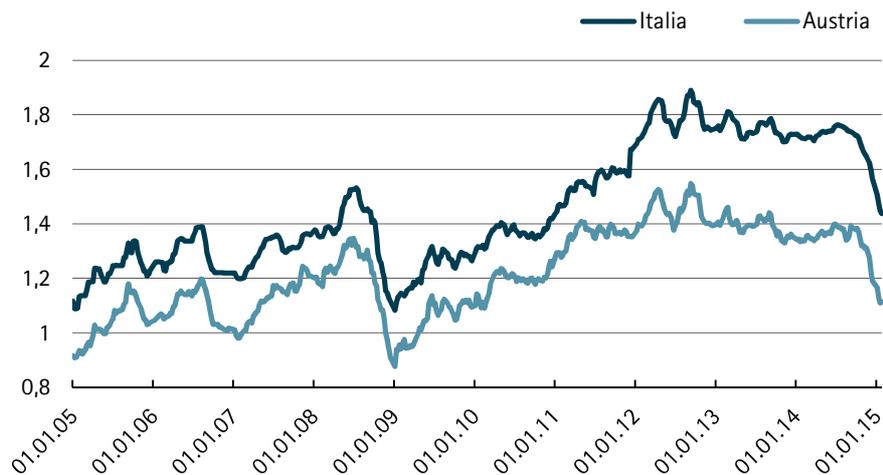
© 2015 IRE

## 4. ANDAMENTO DEL PREZZO DEL CARBURANTE IN ITALIA E IN AUSTRIA

Illustrazione 4.1

### Andamento del prezzo della benzina in Italia e in Austria - 2005-2015

Prezzo al litro in euro



Fonte: Commissione europea, elaborazione IRE

© 2015 IRE

Per tutto il periodo considerato dal 2005 ad oggi (situazione al 1° febbraio 2015) sia il prezzo della benzina, sia quello del gasolio in Italia erano più alti che in Austria. I prezzi della benzina e del gasolio hanno evidenziato in entrambi i paesi uno sviluppo relativamente sincrono: dopo un costante aumento registrato dal 2005 alla metà del 2008, essi sono calati notevolmente fino alla fine del 2008. Dal 2009 al 2013 si è registrato invece un incremento importante ed il prezzo si è mantenuto molto elevato fino alla fine del 2014. Successivamente i prezzi della benzina e del gasolio sono diminuiti molto sia in Italia che in Austria, perdendo il 15 per cento circa fino all'inizio del 2015.

### Andamento del prezzo del gasolio in Italia e in Austria- 2005-2015

Prezzo al litro in euro



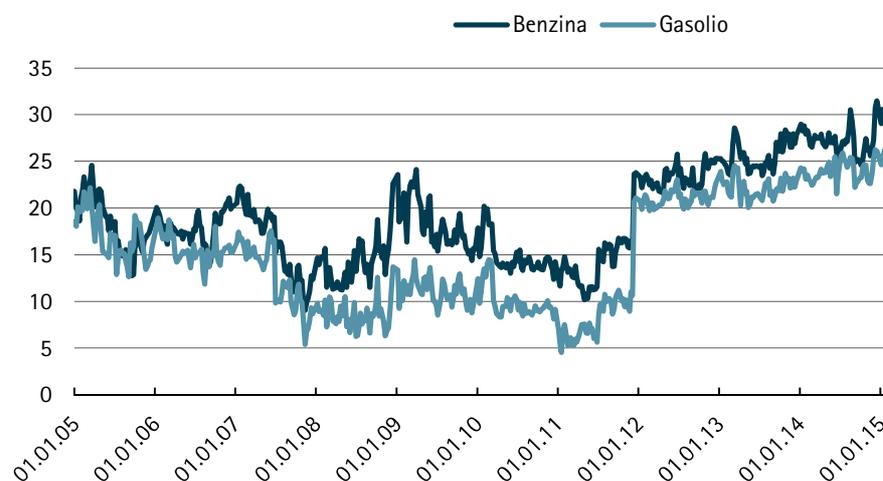
Fonte: Commissione europea, elaborazione IRE

© 2015 IRE

Sebbene negli ultimi mesi i prezzi dei carburanti abbiano evidenziato un forte calo, il divario tra l'Italia e l'Austria è ulteriormente aumentato con riferimento a entrambi i tipi di carburante. Secondo i dati più aggiornati a disposizione (situazione al 1° febbraio 2015), il prezzo della benzina e del gasolio in Italia supera rispettivamente del 30 e del 25 percento quello austriaco. Il divario, pertanto, è al massimo livello degli ultimi dieci anni. Se si considera l'andamento della differenza di prezzo dal 2005, si nota innanzitutto il repentino incremento dal 2011 al 2012: in un periodo di tempo brevissimo il divario è aumentato quasi del 10 percento, sia con riferimento alla benzina, sia per quanto riguarda il gasolio. Anche dal 2012 alla data a cui si riferiscono i dati più recenti, i prezzi italiani hanno continuato ad allontanarsi, lentamente ma costantemente, da quelli austriaci.

### Scarto del prezzo della benzina e del gasolio tra l'Italia e l'Austria - 2005-2015

In termini percentuali



Fonte: Commissione europea, elaborazione IRE

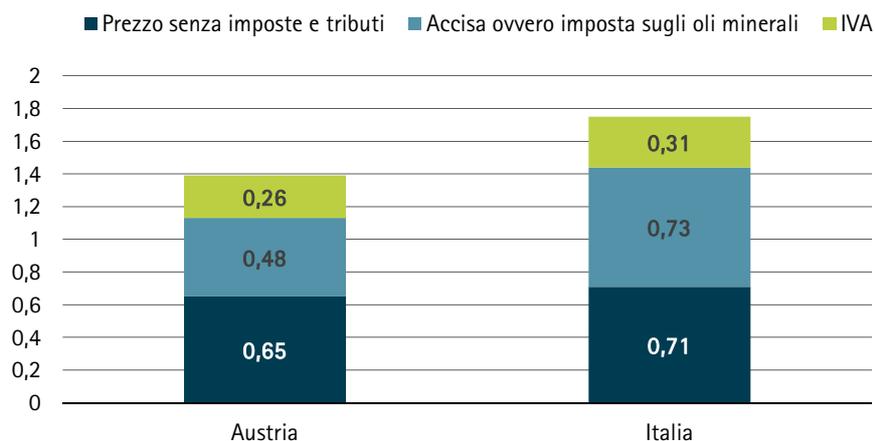
© 2015 IRE

Lo scarto tra i prezzi della benzina e del gasolio in Italia e quelli in vigore in Austria è dovuto principalmente alla differente tassazione dei carburanti. Mentre le accise italiane sono tra le più alte dell'intera Unione europea, l'imposta sugli oli minerali in Austria (Mineraloelsteuer - Moest) è inferiore alla media europea. Se nel 2013 le imposte in Italia ammontavano a 1,04 euro al litro per la benzina e a 0,99 euro per il gasolio, in Austria erano sensibilmente inferiori: la benzina era gravata da un tributo di 0,74 euro al litro, mentre il gasolio era tassato a 0,65 euro al litro.

Illustrazione 4.4

### Composizione del prezzo al consumo per litro di benzina - Media 2013

Prezzo al litro in euro



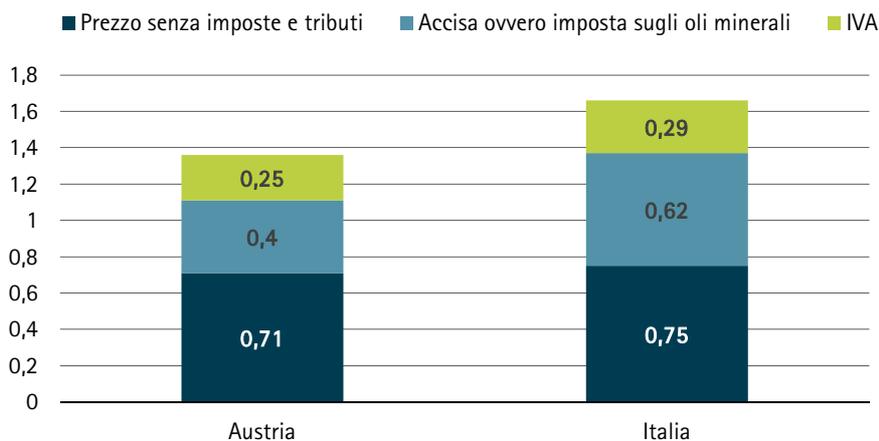
Fonti: Commissione europea, VCÖ, Ministero dello Sviluppo Economico

© 2015 IRE

Illustrazione 4.5

### Composizione del prezzo al consumo per litro di gasolio - Media 2013

Prezzo al litro in euro



Fonti: Commissione europea, VCÖ, Ministero dello Sviluppo Economico

© 2015 IRE

## 5. STIMA DEL TURISMO DEL PIENO LUNGO LE STRADE STATALI IN ALTO ADIGE

Di seguito si quantificano gli effetti del turismo del pieno in Alto Adige. A tale fine si ricorre a un modello econometrico con cui, considerando diverse variabili, si spiegano i dati di vendita registrati dai distributori altoatesini situati lungo le strade statali. Il modello econometrico adottato consente di effettuare, per i distributori in questione, le seguenti stime:

- a) quantificazione, in termini sia assoluti che relativi, del turismo del pieno in Alto Adige con riferimento alla benzina e al gasolio nel periodo compreso tra il 2006 e il 2013;
- b) stima dell'elasticità della domanda di benzina e gasolio rispetto al prezzo in Italia e in Austria con riferimento ai quantitativi erogati dai distributori nei vari comuni altoatesini;
- c) stima della distanza dal confine austriaco entro la quale il prezzo del carburante in Austria si ripercuote sulle quantità vendute e, quindi, favorisce il turismo del pieno.

### 5.1 Modalità di analisi e modello econometrico

Illustrazione 5.1

#### Il processo di analisi in breve



La base di dati empirica utilizzata per l'analisi econometrica è costituita dai volumi di vendita realizzati da tutti i distributori di carburante altoatesini situati lungo le strade statali, dai prezzi del carburante in Italia e in Austria nonché da una serie di indicatori socioeconomici comunali.<sup>2</sup> Tutti i dati sono disponibili per il periodo compreso tra il 2006 e il 2013.

In una prima fase dell'analisi si esaminano, per mezzo di un modello di regressione, i principali fattori che incidono sul quantitativo di carburante erogato in ogni comune altoatesino. Questi fattori sono dati, oltre che dal prezzo del carburante in Italia e in Austria, dalla distanza del comune dal prossimo varco di frontiera, dalla popolazione residente, dal saldo tra pendolari in entrata e pendolari in uscita nonché dal numero dei pernottamenti.<sup>3</sup> Nell'equazione è stato inserito, inoltre, un termine d'interazione tra il rapporto tra i prezzi praticati e la distanza dal confine. Il rapporto tra i prezzi, infatti, nei comuni vicini alla frontiera dovrebbe incidere sul turismo del pieno in misura maggiore che non in quelli più lontani.

La specificazione del modello di regressione e i risultati stimati nonché le elasticità rispetto al prezzo sono desumibili dall'appendice.

## **5.2 Stima degli effetti del turismo del pieno in uscita dall'Alto Adige sui distributori di carburante situati lungo le strade statali**

Ai fini della stima, sulla base del modello di regressione si procede alla formulazione di un modello di simulazione uniformando il prezzo austriaco a quello italiano. Si ipotizza, quindi, che per gli automobilisti altoatesini non sussista alcuno stimolo a fare rifornimento all'estero. La differenza tra le vendite di carburante risultanti dalla simulazione che prevede prezzi uguali, da una parte, e il volume effettivamente erogato, dall'altra, indica i volumi imputabili al turismo del pieno per ciascun comune altoatesino. Da questo valore si ottiene, poi, la quantità relativa all'intero territorio provinciale.<sup>4</sup>

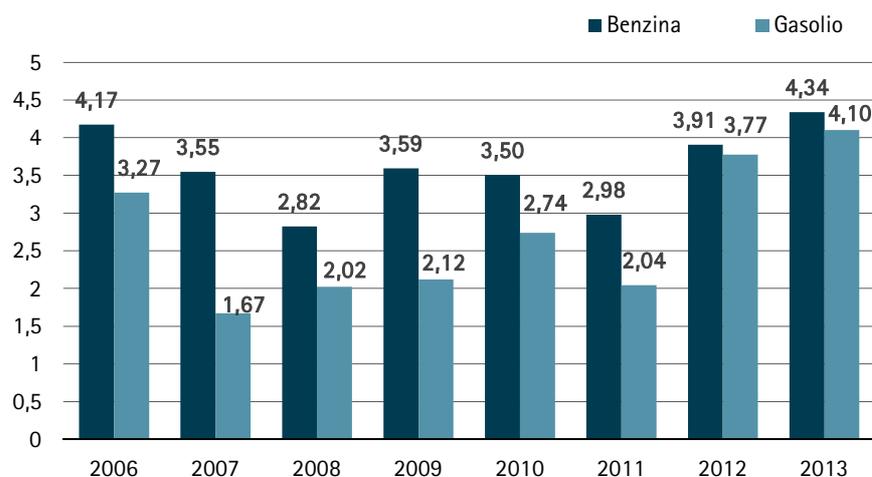
---

<sup>2</sup> I prezzi del carburante a cui si fa riferimento sono tratti da dati nazionali, non essendo disponibili per l'intero periodo considerato valori ufficiali sull'Alto Adige e sul Tirolo.

<sup>3</sup> Inizialmente era stato ripreso nel modello, come variabile indipendente, anche il numero di autoveicoli presenti in ciascun comune. Considerata l'elevata correlazione tra tale variabile e la popolazione residente, tuttavia, tale fattore è poi stato eliminato dal modello, senza notevoli effetti sul segno e sul valore degli altri coefficienti da stimare.

<sup>4</sup> Ai fini della stima delle vendite di gasolio sono stati utilizzati i coefficienti della regressione relativi alla benzina, non essendo utile una stima basata su coefficienti (quasi esclusivamente) non significativi. Questa scelta è basata sulla presunzione che il comportamento dei consumatori di gasolio sia analogo a quello dei consumatori di benzina e che, quindi, essi reagiscano allo stesso modo alle differenze di prezzo tra l'Italia e l'Austria.

**Turismo del pieno relativo ai distributori lungo le strade statali in Alto Adige (stima) - 2006-2013**



Fonte: IRE, calcolo proprio

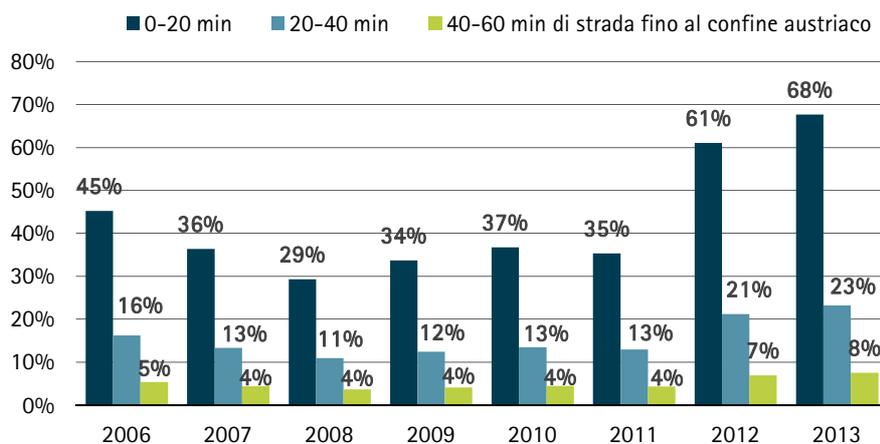
© 2015 IRE

Le stime relative al turismo del pieno in Alto Adige nel 2013 evidenziano, con riferimento alle strade statali, un volume di 4,34 milioni di litri per la benzina e di 4,10 milioni di litri per il gasolio. Se si sommano i valori relativi alla benzina e al gasolio, il 2012 e il 2013 risultano essere stati gli anni in cui turismo del pieno ha registrato i valori più alti dal 2006. Ciò è riconducibile all'incremento del divario segnato dal prezzo del carburante tra l'Italia e l'Austria dal 2012 (cfr. illustrazione 4.3). A causa dell'aumento del divario del prezzo del gasolio dal 10 per cento nel 2011 al 25 per cento nel 2013, il turismo del pieno per il gasolio è più che raddoppiato, passando da due milioni di litri a oltre quattro milioni di litri. Nell'intero periodo di osservazione, il turismo del pieno ha registrato valori più elevati con riferimento alla benzina che non per quanto riguarda il gasolio. La differenza di prezzo tra l'Austria e l'Italia, infatti, per il gasolio è minore, per cui la propensione degli altoatesini a varcare il confine per fare il pieno è meno marcata che nel caso della benzina.

I comuni situati nei pressi della frontiera austriaca sono maggiormente interessati dal turismo del pieno: ipotizzando una situazione in cui non esista il turismo del pieno, dunque in cui i prezzi dei carburanti in Austria e in Italia siano identici, nei comuni posti a 20 minuti di strada al massimo dal confine nel 2013 le vendite di benzina sarebbero state mediamente del 68 per cento più alte. Nei comuni che distano dal confine tra 40 e 60 minuti, invece, l'aumento delle vendite sarebbe stato pari solo all'8 per cento. Con riferimento al gasolio, gli effetti del turismo del pieno sono simili a quelli rilevati per la benzina. Poiché, però, la differenza di prezzo in questo caso è stata per l'intero periodo preso in esame minore che nel caso della benzina, il turismo del pieno risulta un po' meno marcato in tutte le fasce di distanza.

Illustrazione 5.3

### Turismo del pieno relativo alla benzina a seconda della distanza dalla frontiera austriaca

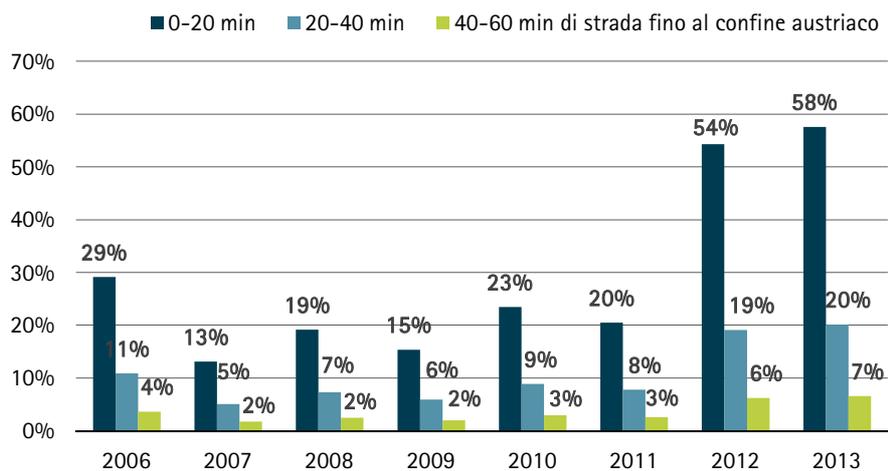


Fonte: IRE, calcolo proprio

© 2015 IRE

Illustrazione 5.4

### Turismo del pieno relativo al gasolio a seconda della distanza dalla frontiera austriaca



Fonte: IRE, calcolo proprio

© 2015 IRE

## 6. STIMA DEL TURISMO DEL PIENO LUNGO L'AUTOSTRADA DEL BRENNERO

A causa del modesto numero di distributori autostradali, per quantificare gli effetti del turismo del pieno lungo l'autostrada non è possibile ricorrere alla procedura utilizzata con riferimento alle strade statali. Per questo motivo si cerca di stimare i volumi per mezzo del confronto tra le quantità di carburante vendute in Alto Adige e quelle erogate al di fuori della Provincia.

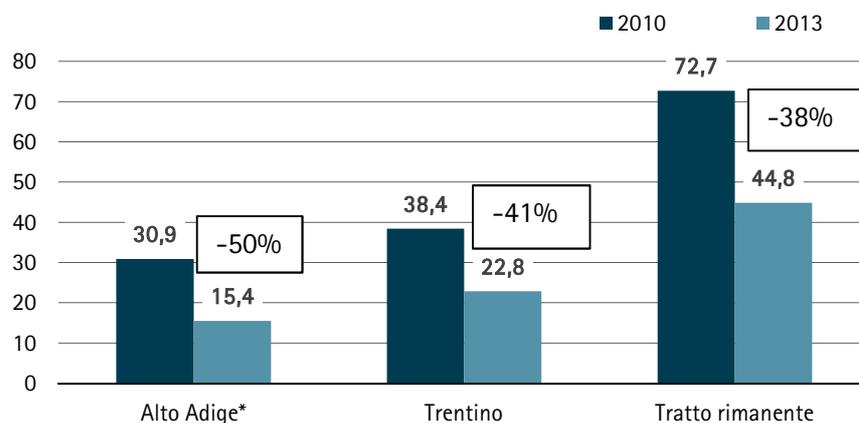
### 6.1 Volumi venduti dai distributori di carburante lungo la A22

Paragonando le quantità di carburante vendute dai distributori autostradali altoatesini a quelle erogate dalle altre stazioni di rifornimento situate lungo la A22, si nota che le aree di servizio in Alto Adige negli ultimi anni hanno registrato una notevole contrazione delle vendite. Mentre in Alto Adige i volumi di benzina e gasolio venduti lungo la A22 hanno subito tra il 2010 e il 2013 una contrazione del 50 per cento, in Trentino essi sono scesi del 40,5 per cento e nella parte più a sud, fino a Modena, si sono ridotti del 38,3 per cento.<sup>5</sup> Altrettanto modesti appaiono in Alto Adige i volumi venduti in rapporto al numero dei distributori: sebbene il Trentino conti soltanto quattro distributori di carburante lungo la A22, questi erogano più benzina e gasolio degli otto punti di rifornimento situati in Alto Adige.

Illustrazione 6.1

#### Quantitativi di carburante erogati dai distributori lungo la A22 - 2010-2013

In milioni di litri



\*I valori relativi ai quantitativi erogati dai distributori lungo la A22 in Alto Adige si discostano da quelli indicati precedentemente, essendo in quelli precedenti ricompresi anche quelli relativi alla stazione di servizio dell'Autoporto Sadobre.

Fonte: A22, elaborazione IRE

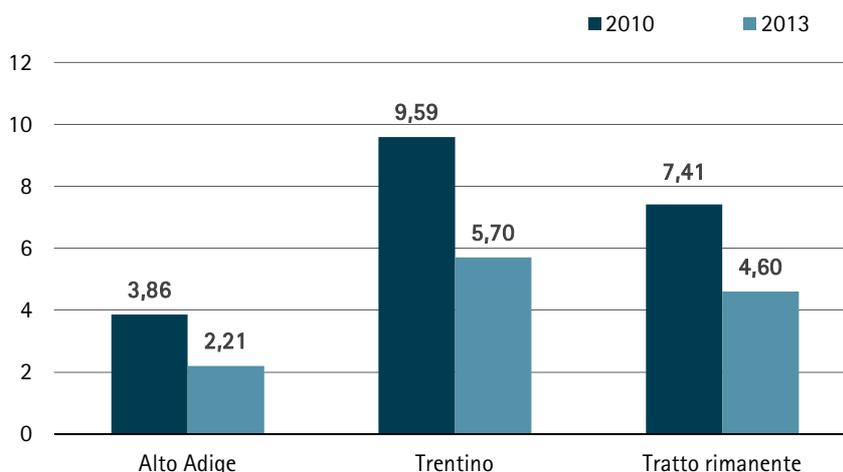
© 2015 IRE

Ciò si rispecchia anche nei quantitativi di carburante mediamente erogati ogni anno in ciascun distributore della A22. Durante l'intero periodo compreso tra il 2010 e il 2013, i distributori autostradali al di fuori del territorio della Provincia di Bolzano hanno venduto in media più del doppio di quelli lungo il tratto altoatesino.

<sup>5</sup> I dati relativi alla A22 non consentono di analizzare distintamente le vendite di benzina e di gasolio. Per questo motivo, ai fini dell'analisi ci si basa sul volume complessivo di carburante venduto.

**Quantitativo medio annuo per ciascun distributore della A22 - 2010-2013**

In milioni di litri



Quelle: A22, elaborazione IRE

© 2015 IRE

**6.2 Stima del turismo del pieno lungo la A22 in Alto Adige**

Come già rilevato, dal 2010 al 2013 la quantità di carburante venduta nei distributori autostradali in Alto Adige è diminuita del 50 per cento. In Trentino, invece, i distributori lungo la A22 hanno registrato un calo delle vendite di carburante del 40,5 per cento, mentre al di fuori della regione la contrazione è stata del 38,3 per cento. Essendo verosimile che a sud dell'Alto Adige, in virtù della notevole distanza dall'Austria, il fenomeno del turismo del pieno sia inesistente, il calo del 39,1 per cento (ponderato) registrato in tale area deve essere dovuto a ragioni di altro tipo. Più probabilmente, camionisti e automobilisti potrebbero avere preferito fare rifornimento nei distributori lungo la strada statale, i cui prezzi sono più convenienti.<sup>6</sup>

Diversa è la situazione in Alto Adige: essendo ragionevole ipotizzare che le persone che negli ultimi anni hanno preferito ripiegare sui distributori delle strade statali corrispondano in termini relativi a quelle che hanno fatto la stessa scelta in Trentino e al di fuori della Regione Trentino Alto Adige (il 39,1 per cento ponderato), il restante 10,9 per cento del calo delle vendite registrato tra il 2010 e il 2013 dovrebbe essere imputabile al turismo del pieno verso l'Austria.

Assumendo ora che i volumi di carburante venduti dai distributori situati lungo il tratto altoatesino della A22 abbiano registrato tra il 2010 e il 2013 un calo del 39,1 per cento anziché, come in realtà è stato, del 50 per cento, si ottiene per il 2013 un quantitativo venduto di 18,8 milioni di litri anziché di 15,4 milioni di litri. La differenza (3,4 milioni di litri) può essere imputata al turismo del pieno. Se si spalma la differenza sulle percentuali effettive di benzina (25,6 per cento) ovvero di gasolio (74,4 per cento), si vede che il turismo del pieno nel 2013 ha riguardato 0,9 milioni di litri di benzina e 2,5 milioni di litri di gasolio.

<sup>6</sup> Il carburante sulla A22 è molto più caro che nei distributori lungo la strada statale poiché la società autostradale addebita ai gestori delle aree di servizio cosiddette "royalties" sui volumi di carburante fatturati.

## 7. STIMA DEL TURISMO DEL PIENO RELATIVO ALLE STAZIONI DI RIFORNIMENTO AZIENDALI

Il numero delle stazioni di rifornimento aziendali è aumentato da 135 unità nel 2006 a 276 nel 2013 ed è, quindi, più che raddoppiato. Anche l'incidenza delle stesse sui volumi di gasolio complessivamente erogati in Alto Adige è passata dal 15,9 per cento del 2006 al 22,7 per cento del 2013.<sup>7</sup>

In linea di massima, il carburante erogato dalle stazioni di rifornimento aziendali è destinato, oltre che agli autocarri e ai veicoli utilizzati per le consegne, principalmente a macchine operatrici da cantiere e per la sistemazione delle piste da sci. Tutti questi mezzi, in virtù della loro scarsa mobilità, non incidono sul turismo del pieno. Le stazioni di rifornimento aziendali possono approvvigionarsi a condizioni notevolmente più vantaggiose. Queste acquistano il carburante sul mercato libero in Italia e non sono legate ad alcuna società petrolifera. Ne consegue un miglioramento del prezzo finale. La differenza di prezzo rispetto all'Austria risulta, pertanto, molto più modesta che non nel caso dei distributori lungo le strade statali e la A22. Lo stimolo a fare rifornimento all'estero è, quindi, minore anche per questo motivo.

In più, gli autocarri delle aziende locali operanti nel campo dei trasporti internazionali percorrono gran parte della loro strada al di fuori del territorio provinciale. Per questo motivo anche una differenza di pochi centesimi di euro è determinante ai fini della scelta del distributore. Una leggera riduzione del prezzo del carburante in Alto Adige non sortirebbe, quindi, praticamente alcun risultato. Solo a parità di prezzo tra l'Italia e l'Austria queste imprese potrebbero essere indotte a ricorrere alla propria stazione di rifornimento aziendale per fare il pieno agli autocarri utilizzati per il traffico di transito.

Per i motivi appena illustrati si ritiene che le stazioni di rifornimento aziendali non siano interessate dal fenomeno del turismo del pieno.

---

<sup>7</sup> Secondo il Presidente *dell'Associazione provinciale liberi distributori dell'Unione commercio turismo servizi Alto Adige* vi sono, inoltre, 260 stazioni di rifornimento aziendali con una capacità inferiore ai 1.000 litri. (Südtiroler Wirtschaftszeitung, 27 febbraio 2015)

Dato che le stazioni di rifornimento aziendali con una capacità inferiore ai 1.000 litri non sono tenute a dichiarare i consumi, queste non possono essere ricomprese nella presente analisi.

## 8. RIPERCUSSIONI DEL TURISMO DEL PIENO SULLE ENTRATE TRIBUTARIE PROVINCIALI NEL CASO DI UNA RIDUZIONE DEL PREZZO DEL 10 PERCENTO

Sommando, con riferimento ai dati del 2013, i quantitativi del turismo del pieno riguardanti le strade statali (4,34 milioni di litri di benzina e 4,1 milioni di litri di gasolio) e quelli riguardanti la A22 (0,9 milioni di litri di benzina e 2,5 milioni di litri di gasolio), si ottiene un volume complessivo di 5,24 milioni di litri di benzina e 6,6 milioni di litri di gasolio. Nel 2013 il turismo del pieno ha, quindi, interessato il 5,8 per cento della benzina e il 2,8 per cento del gasolio complessivamente erogati.

Gli effetti delle minori vendite di carburante sulle casse provinciali ammontano a 3,8 milioni di euro di mancate accise e 1,6 milioni di euro di minore gettito IVA. Con riferimento al gasolio vengono a mancare 4,1 milioni di euro di accise e 1,9 milioni di euro di IVA. Complessivamente la perdita del gettito fiscale a dovuto al turismo del pieno ammonta a 11,4 milioni di euro. Alla Provincia di Bolzano rimangono in linea di massima i nove decimi delle entrate tributarie sulla vendita di carburanti. Per il 2003 il gettito fiscale perso dall'Alto Adige a causa del turismo del pieno ammonta quindi complessivamente a 10,3 milioni di euro.<sup>8</sup> Di seguito si è calcolato, facendo riferimento a titolo esemplificativo ai dati del 2013, come varierebbe il fenomeno del turismo del pieno e quali ne sarebbero gli effetti sulle entrate tributarie se si riducesse del 10 per cento il prezzo del carburante.<sup>9</sup>

### 8.1 Benzina

Nel 2013 il prezzo della benzina in Italia ammontava mediamente a 1,75 euro al litro. In media, quindi, il prezzo era del 25,5 per cento superiore a quello praticato in Austria. Se il prezzo della benzina in Italia venisse ridotto del 10 per cento, esso si attesterebbe a 1,57 euro al litro e il divario tra l'Italia e l'Austria scenderebbe al 13 per cento. Ripetendo per i distributori di carburante delle strade statali l'esempio di cui al capitolo 5, la riduzione del prezzo italiano della benzina farebbe diminuire i quantitativi del turismo del pieno relativi al 2013 da 4,34 milioni di litri a 2,77 milioni di litri. Il turismo del pieno si ridurrebbe, quindi, del 36,2 per cento. Nei distributori di carburante lungo la A22 la benzina venduta scenderebbe da 0,9 milioni di litri a 0,57 milioni di litri.<sup>10</sup> Nel complesso, una riduzione del 10 per cento del prezzo della benzina in Italia comporterebbe una contrazione del turismo del pieno in Alto Adige da 5,24 milioni di litri a 3,34 milioni di litri (-36,3 per cento). Dato che una riduzione del prezzo del carburante praticato in Italia non si limiterebbe a porre un freno al turismo del pieno verso l'Austria, bensì farebbe aumentare anche la domanda "interna" altoatesina

---

<sup>8</sup> Semplificando, si assume che all'Alto Adige spettino i nove decimi del gettito IVA, posto che, oltre ai sette decimi dell'IVA versati direttamente alla Provincia, questa riceve indirettamente anche i due decimi che transitano per le casse delle Regione Trentino - Alto Adige.

<sup>9</sup> Ai fini del calcolo degli effetti fiscali non si tiene conto delle stazioni di rifornimento aziendali.

<sup>10</sup> Non essendo possibile con riferimento alle aree di servizio della A22 procedere ad una stima analoga a quella effettuata nel capitolo 5, si ipotizza che la variazione in termini percentuali sia pari a quella che si registrerebbe nei distributori di carburante situati lungo le strade statali.

(gli altoatesini, cioè, grazie al minore costo del carburante userebbero di più l'automobile), la benzina complessivamente venduta passerebbe da 90,58 milioni di litri a 100,79 milioni di litri.

In che misura inciderebbe sulle entrate tributarie provinciali, attraverso l'incremento dei quantitativi venduti, una riduzione del 10 per cento del prezzo della benzina in Italia? Il volume aggiuntivo venduto in Alto Adige in seguito alla riduzione del turismo del pieno (1,9 milioni di litri di benzina) garantirebbe alla Provincia di Bolzano maggiori entrate tributarie pari a 1,48 milioni di euro. Altri 8,09 milioni di euro si aggiungerebbero grazie all'incremento della domanda "interna" altoatesina. Alle maggiori entrate conseguenti all'aumento delle vendite per via dell'ipotetica riduzione del 10 per cento del prezzo della benzina, tuttavia, si accompagnerebbero le minori entrate dovute alla contrazione dei ricavi causata, appunto, dal prezzo minore. Una riduzione del 10 per cento corrisponderebbe ad una riduzione del prezzo della benzina di 17,5 centesimi di euro. Proiettando tale risultato sull'intera quantità di benzina erogata nel 2013 lungo le strade statali e l'autostrada (90,7 milioni di litri), le minori entrate ammonterebbero a 16,3 milioni di euro. La perdita del gettito fiscale supererebbe, quindi, di 6,73 milioni di euro il guadagno dovuto alle maggiori entrate.

## **8.2 Gasolio**

Nel 2013 il prezzo del gasolio era pari mediamente a 1,66 euro al litro e superava, pertanto, del 22,2 per cento quello austriaco. Una riduzione del 10 per cento farebbe scendere il prezzo del gasolio in Italia a 1,49 euro al litro e restringerebbe il divario tra l'Italia e l'Austria al 9,9 per cento. Con riferimento alle strade statali, ciò ridurrebbe gli effetti del turismo del pieno relativo al gasolio da 4,1 milioni di litri a 2,31 milioni di litri. Compresa la riduzione del turismo del pieno riguardante il gasolio erogato sull'autostrada (da 2,5 milioni di litri a 1,41 milioni di litri), ne deriverebbe un calo complessivo del gasolio acquistato all'estero da 6,6 milioni di litri a 3,72 milioni di litri (-43,7 per cento).

I 2,88 milioni di litri di gasolio venduti in più a causa della limitazione del turismo del pieno porterebbero nelle casse della Provincia un gettito aggiuntivo di 1,94 milioni di euro. Altri 8,72 milioni di euro si aggiungerebbero grazie all'incremento della domanda "interna" altoatesina. Vanno tenute presenti, d'altra parte, le minori entrate connesse al prezzo inferiore: considerando i volumi di gasolio erogati lungo le strade statali e l'autostrada nel 2013 (185,2 milioni di litri), queste ammonterebbero a 31,5 milioni di euro.<sup>11</sup>

## **8.3 Effetto complessivo sulle entrate tributarie della Provincia**

Una riduzione del 10 per cento del prezzo del carburante (benzina e gasolio) in Italia comporterebbe una contrazione del turismo del pieno in Alto Adige del 40,3 per cento (da 11,84 milioni di litri a 7,06 milioni di litri). La Provincia ne trarrebbe 3,42 milioni di euro di entrate tributarie aggiuntive. 16,81 milioni di euro di

---

<sup>11</sup> La ben maggiore differenza tra le minori entrate tributarie e le entrate aggiuntive riferite al gasolio è dovuta principalmente al notevole peso degli autocarri, che sono alimentati a gasolio. Dato che gli autocarri sono relativamente insensibili al prezzo del carburante praticato in Alto Adige, è verosimile che una riduzione del prezzo non farebbe aumentare la domanda di carburante da parte degli autotrasportatori e che, di conseguenza, le entrate tributarie non subirebbero incrementi.

gettito aggiuntivo sarebbe dovuto all'incremento della domanda "interna" altoatesina. Le mancate entrate dovute al minor prezzo dei carburanti ammonterebbero, invece, a 47,8 milioni di euro. Le minori entrate tributarie connesse alla riduzione dei prezzi del carburante supererebbero, pertanto, di gran lunga le maggiori entrate derivanti dalla riduzione del turismo del pieno.

Complessivamente, una riduzione del 10 per cento dei prezzi del carburante comporterebbe per l'Alto Adige un calo del gettito fiscale pari a 27,57 milioni di euro.

A questo riguardo va osservato che una riduzione del prezzo del carburante limitata all'Alto Adige potrebbe innescare un fenomeno di turismo del pieno proveniente dalle province italiane limitrofe, in particolar modo dal Trentino, il che riserverebbe maggiori entrate alla Provincia. Questo effetto, peraltro, appare relativamente modesto e per cui può essere trascurato. In ogni caso, anche tenendo conto di questo effetto aggiuntivo, le mancate entrate supererebbero nettamente gli incrementi realizzabili.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Si deve, poi, evidenziare che, se nei calcoli si tenesse anche conto delle stazioni di rifornimento aziendali, l'effetto complessivamente negativo aumenterebbe ulteriormente, dato che la riduzione del prezzo dovrebbe riguardare anche queste e che, quindi, le entrate tributarie della Provincia subirebbero una contrazione aggiuntiva.

Tavola 8.1

## Effetti sul turismo del pieno e sulle entrate tributarie derivanti da una riduzione del 10 per cento del prezzo del carburante italiano

	Benzina		Gasolio		Totale**	
	Situazione effettiva 2013	Dopo riduzione del prezzo del 10 per cento	Situazione effettiva 2013	Dopo riduzione del prezzo del 10 per cento	Situazione effettiva 2013	Dopo riduzione del prezzo del 10 per cento
Prezzo in Italia per litro in euro	1,75	1,57	1,66	1,49	/	/
Prezzo in Austria per litro in euro	1,39	1,39	1,36	1,36	/	/
Differenza di prezzo tra l'Italia e l'Austria in termini percentuali	25,5	13	22,2	9,9	/	/
Carburante erogato lungo le strade statali in milioni di litri	86,5	96,2	172,3	182,7	258,8	278,8
Carburante erogato lungo la A22 in milioni di litri	4,1	4,6	12,9	13,7	17,1	18,3
Totale carburante erogato*	90,58	100,79	185,2	196,4	275,8	297,2
Effetto del turismo del pieno sulle strade statali in milioni di litri	4,34	2,77	4,1	2,31	8,44	5,08
Effetto del turismo del pieno sull'autostrada in milioni di litri	0,9	0,57	2,5	1,41	3,4	1,98
Effetto complessivo del turismo del pieno in milioni di litri*	5,24	3,34	6,6	3,72	11,84	7,06
Imposte incassate dalla Provincia di Bolzano*	85,22	78,49	153,02	132,18	238,24	210,67
Minori entrate dovute alla riduzione del prezzo in milioni di euro	/	-16,3	/	-31,5	/	-47,8
Entrate aggiuntive della Provincia in seguito alla riduzione del turismo del pieno in milioni di euro	/	1,48	/	1,94	/	3,42
Entrate aggiuntive della Provincia in seguito all'incremento della domanda altoatesina in milioni di euro	/	8,09	/	8,72	/	16,81
<b>Effetto netto in milioni di euro</b>		<b>-6,73</b>		<b>-20,84</b>		<b>-27,57</b>

\*Senza stazioni di rifornimento aziendali

\*\*Solo benzina e gasolio. Non si tiene conto di gas naturale, gas liquido e carburante per aeromobili.

Fonte: IRE, calcoli propri

## 9. UN CASO PARTICOLARE: IL TRAFFICO TRANSFRONTALIERO DI MERCI SU STRADA

Contrariamente a quanto visto con riferimento agli effetti calcolati finora, nel caso del traffico pesante transfrontaliero le differenze di prezzo determinano spostamenti molto più accentuati, dato che nella contabilità analitica delle imprese di trasporto anche una differenza di pochi centesimi di euro è determinante ai fini della scelta del distributore in cui fare il pieno agli autocarri. La notevole capienza dei serbatoi di carburante degli autocarri da 40 tonnellate (volume medio: 1.100 litri) fa sì che con un pieno un autocarro, ipotizzando un consumo medio di 29 litri/100 km, può percorrere una distanza di ca. 3.500 km. Un autocarro da 40 tonnellate che fa il pieno in Tirolo può raggiungere l'Italia meridionale e tornare oltre il Brennero senza dovere mai fare rifornimento.<sup>13</sup> Attualmente gli autocarri utilizzati per il traffico transfrontaliero fanno rifornimento quasi esclusivamente nei distributori di carburante del Tirolo, dove il prezzo del carburante è il più conveniente lungo l'asse del Brennero. Questi, inoltre, si riforniscono soprattutto nei distributori fuori dall'autostrada, dove il prezzo del carburante è ancora più basso.

Anche in caso di una (lieve) riduzione del prezzo del carburante in Italia, gli autocarri che si limitano ad attraversare l'Alto Adige continuerebbero a fare il pieno in Austria. Affinché una parte degli autocarri transitanti per il Brennero faccia rifornimento in Alto Adige, il prezzo del carburante dovrebbe, pertanto, essere portato quanto meno al livello austriaco.

Di seguito si cerca di stimare, per mezzo di due differenti metodi, in quale misura in Alto Adige la domanda di carburante relativa al traffico pesante varierebbe se il prezzo venisse eguagliato a quello austriaco, ovvero se il prezzo altoatesino del gasolio venisse ridotto da 1,66 euro al litro a 1,36 euro al litro (-18,2 per cento) e quello della benzina venisse portato da 1,75 euro al litro a 1,39 euro al litro (-20,4 per cento) (prezzi medi 2013). Successivamente si raffrontano le maggiori entrate tributarie realizzabili grazie all'aumento dei volumi venduti e le minori entrate direttamente connesse alla riduzione dei prezzi.

### 9.1 Approccio 1: quantità di carburante erogata agli autocarri in transito transfrontaliero in caso di riduzione del prezzo al livello austriaco

Per il Tirolo non sono purtroppo disponibili dati sull'entità del turismo del pieno relativo al traffico pesante transfrontaliero. Per questo motivo, le dimensioni effettive possono essere stimate solo sulla base di una serie di congetture. Il primo approccio è basato sul confronto tra i quantitativi di gasolio erogati in Alto Adige e in Tirolo in relazione al traffico pesante transfrontaliero e quelli riferibili alla media "europea".<sup>14</sup> Questo approccio trova la propria logica nel fatto che, con riferimento al traffico pesante transfrontaliero, si vende più gasolio nei paesi in cui i prezzi dei carburanti sono bassi e meno in quelli in cui i prezzi sono alti.

<sup>13</sup> Informazioni ottenute da una grande impresa di autotrasporti altoatesina.

<sup>14</sup> La media "europea" è calcolata sulla scorta dei dati relativi a 22 paesi europei.

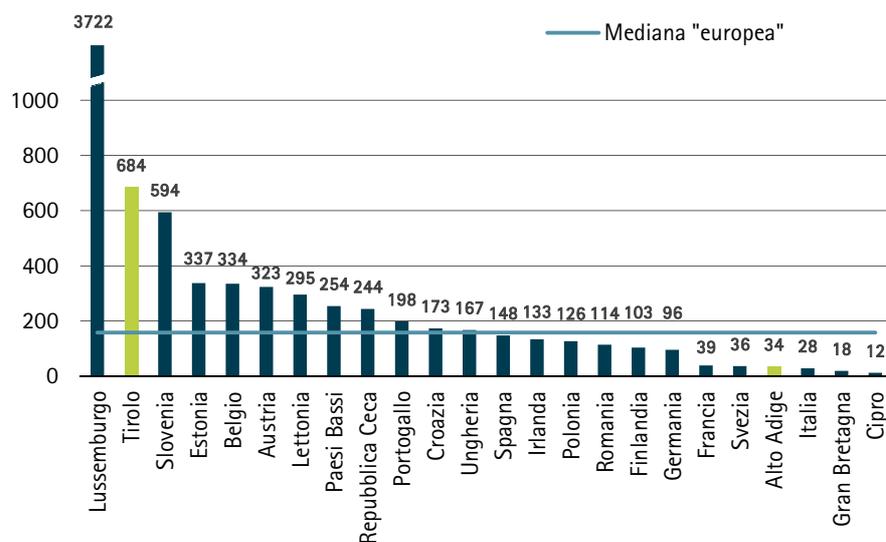
In una prima fase, il quantitativo di gasolio venduto in un paese in relazione al traffico pesante transfrontaliero si calcola sottraendo dal totale dei consumi finali di gasolio dello stesso paese (fonte: Eurostat) quelli relativi alle autovetture (fonte: VCÖ), per ottenere il consumo di gasolio attribuibile al traffico pesante. Questo dato viene poi suddiviso, in base al rapporto esistente tra il traffico pesante complessivo di un paese e il traffico pesante transfrontaliero (fonte: Eurostat), tra consumi per il traffico pesante interno e consumi per il traffico pesante transfrontaliero.

Rapportando i volumi di gasolio erogati in relazione al traffico pesante transfrontaliero alla popolazione di ciascun paese, si osserva che i paesi in cui il prezzo del gasolio è basso presentano volumi più elevati di quelli in cui i prezzi sono alti. Le vendite più consistenti di gasolio relative al traffico pesante transfrontaliero si registrano nelle classiche mete del turismo del pieno, ossia in Lussemburgo, in Slovenia e anche in Austria. Il contrario si osserva nei paesi in cui il prezzo del gasolio è elevato, quali l'Italia, la Svezia o anche la Germania: in questi paesi i volumi erogati per il traffico pesante transfrontaliero sono relativamente modesti.

Illustrazione 9.1

### Vendite di gasolio relative al traffico pesante transfrontaliero

In litri per abitante



Quelle: IRE (calcolo proprio)

© 2015 IRE

Per stimare in quali stati viene erogato relativamente tanto gasolio (perché in virtù del prezzo conveniente vi fanno rifornimento anche autocarri di altri paesi) e in quali, invece, poco, si ricorre allo scarto tra i rispettivi volumi e la mediana di 22 paesi europei.<sup>15</sup> Si osserva che i paesi in cui il prezzo del gasolio è basso si posizionano, in linea di massima, al di sopra della mediana, mentre quelli con prezzi alti rimangono al di sotto della stessa.

<sup>15</sup> Anziché alla media aritmetica si ricorre alla mediana poiché quest'ultima non risente dei valori estremi quali, per esempio, quelli relativi al Lussemburgo.

Se si confronta l'Alto Adige con la mediana "europea" delle vendite di gasolio per il traffico pesante transfrontaliero, si ottiene il seguente quadro: l'Alto Adige è posizionato chiaramente al di sotto della mediana "europea", il che significa che, rispetto agli altri paesi l'Alto Adige eroga pochissimo gasolio per il traffico pesante transfrontaliero. In Tirolo, viceversa, le vendite di gasolio superano di gran lunga la media europea. Ne consegue che molti autotrasportatori provenienti da fuori fanno rifornimento in Tirolo.

Dalla differenza tra il valore relativo all'Alto Adige ovvero al Tirolo e la mediana "europea" si può ricavare, rapportando il valore alla rispettiva popolazione residente, quanto gasolio viene erogato "in più" o "in meno" per il traffico pesante transfrontaliero. Per l'Alto Adige ne deriva uno scarto negativo pari a 63,82 milioni di litri, per il Tirolo uno scarto positivo di 380,24 milioni di litri. Nel traffico pesante internazionale, a causa del maggiore prezzo del gasolio, i distributori di carburante altoatesini subiscono, pertanto, una riduzione delle vendite pari a 63,82 milioni di litri di gasolio. Il Tirolo, invece, è avvantaggiato dal basso prezzo del gasolio e dal prezzo elevato praticato nei paesi limitrofi, per cui in relazione al traffico pesante transfrontaliero vi vengono venduti, in termini relativi, 380,24 milioni di litri di gasolio "in più".

Una riduzione del prezzo del gasolio in Alto Adige al livello austriaco comporterebbe, allora, per il territorio provinciale un incremento del volume di gasolio erogato pari a 63,82 milioni di litri.

## **9.2 Approccio 2: quantità di carburante erogata agli autocarri in transito transfrontaliero in caso di riduzione del prezzo al livello austriaco**

Il secondo approccio di calcolo è basato su considerazioni di carattere teorico sull'elasticità della domanda rispetto al prezzo con riferimento al traffico pesante transfrontaliero. Dati gli attuali prezzi del gasolio in Italia e in Austria è probabile che gli autocarri che transitano per il Brennero si riforniscano esclusivamente in Tirolo. Le cose cambierebbero soltanto nel momento in cui sparisse ogni differenza di prezzo tra i paesi lungo l'asse del Brennero.

Ipotizzando, quindi, che in tutti i paesi lungo l'asse del Brennero il prezzo del gasolio sia uguale, si potrebbe stimare il quantitativo di gasolio che attualmente non viene erogato in Alto Adige e che, quindi, rappresenta il fatturato perso dai distributori locali.

Se il prezzo fosse identico in tutti i paesi attraversati, la scelta del distributore di carburante avverrebbe casualmente. La probabilità che un autocarro si rifornisca in una determinata regione aumenta solo in relazione alla lunghezza del tratto di strada percorso in tale regione. In una situazione del genere, in ogni regione verrebbe erogato esattamente il quantitativo di carburante che vi viene anche consumato.

Il quantitativo di gasolio consumato dal traffico pesante transfrontaliero può essere, perciò, calcolato per il 2013 anche nel seguente modo: se si moltiplica il numero degli autocarri in transito attraverso il Brennero (1,95 milioni nel 2013) con la distanza percorsa in Alto Adige (119 km) e con il consumo medio di un autocarro (29 litri/100 km), si ottiene il consumo relativo al traffico pesante transfrontaliero in transito attraverso l'Alto Adige, il che corrisponde al volume ipoteticamente erogato in caso di parità di prezzo lungo l'intero asse del Brennero. Per il 2013 ciò corrisponde a 67,12 milioni di litri di gasolio.

A causa della somiglianza dei risultati ottenuti con i due metodi di calcolo presentati (Approccio 1: 63,82 milioni di litri ovvero Approccio 2: 67,12 milioni di litri), in una fase successiva si ipotizza che, in caso di uguaglianza di prezzo tra l'Austria e l'Alto Adige, nel 2013 il traffico pesante transfrontaliero avrebbe assorbito in Alto Adige 65 milioni di litri in più rispetto a quanto è stato in realtà erogato.

### **9.3 Effetti sulle entrate tributarie provinciali in caso di riduzione del prezzo del carburante in Alto Adige al livello austriaco**

Un adeguamento del prezzo del carburante a quello praticato in Austria, attuato attraverso la riduzione del prezzo del gasolio in Alto Adige da 1,66 euro al litro a 1,36 euro al litro (-18,2 percento) e di quello della benzina da 1,75 euro al litro a 1,39 euro al litro (-20,4 percento), avrebbe avuto il seguente effetto sui volumi di carburante erogati in Alto Adige nel 2013: grazie al rifornimento che gli autocarri in transito avrebbero fatto anche in Alto Adige, sarebbero stati erogati 65 milioni di litri di gasolio in più. La parità di prezzo tra l'Italia e l'Austria azzererebbe, inoltre, gli 11,84 milioni di litri di carburante relativi al turismo del pieno lungo le strade statali e l'autostrada, di cui si è scritto nei capitoli precedenti. Anche la domanda da parte degli automobilisti altoatesini aumenterebbe grazie al minor prezzo, per cui verrebbero erogati 18,8 milioni di litri di benzina e 16 milioni di litri di gasolio in più. Nel complesso, il volume erogato aumenterebbe da 90,6 a 114,6 milioni di litri di benzina (+26,6 percento) e da 185,2 a 272,9 milioni di litri di gasolio (+47,3 percento).

Ulteriori entrate tributarie risulterebbero garantite dal rifornimento fatto dagli autocarri in transito transfrontaliero, oltre che dall'eliminazione del turismo del pieno e dall'aumento della domanda interna altoatesina. La riduzione dei prezzi al livello austriaco comporterebbe, tuttavia, anche minori entrate di notevole entità, dato che le accise dovrebbero essere ridotte da 72,8 a 42,6 centesimi al litro per la benzina e da 61,7 a 36,5 centesimi al litro nel caso del gasolio. Anche le entrate relative all'IVA, inoltre, subirebbero una contrazione.

Le maggiori entrate fiscali derivanti dai volumi aggiuntivi erogati in Alto Adige per il traffico pesante transfrontaliero ammonterebbero a 35,99 milioni di euro. Vi si aggiungerebbero maggiori entrate riconducibili alla riduzione del turismo del pieno nonché all'aumento della domanda di carburante interna altoatesina dovuta alla riduzione del prezzo: complessivamente, queste ammonterebbero a 14,89 milioni di euro per la benzina e a 12,56 milioni di euro per il gasolio. A fronte di queste maggiori entrate tributarie, pari complessivamente a 63,43 milioni di euro, si registrerebbero, peraltro, minori entrate connesse ai prezzi più bassi, le quali ammonterebbero a 79,56 milioni di euro (29,11 milioni di euro per la benzina e 50,44 milioni di euro per il gasolio).

L'adeguamento del prezzo del carburante altoatesino a quello austriaco comporterebbe, quindi, un ammanco fiscale netto di 16,11 milioni di euro.

## Effetti di una riduzione del prezzo del carburante in Alto Adige al livello austriaco

	Benzina		Gasolio		Totale**	
	Situazione effettiva 2013	In seguito all'adeguamento del prezzo a quello praticato in Austria	Situazione effettiva 2013	In seguito all'adeguamento del prezzo a quello praticato in Austria	Situazione effettiva 2013	In seguito all'adeguamento del prezzo a quello praticato in Austria
Carburante erogato lungo le strade statali in milioni di litri	86,5	109,4	172,3	193,4	258,8	302,9
Carburante erogato lungo la A22 in milioni di litri	4,1	5,2	12,9	14,5	17,1	19,7
Carburante erogato agli autocarri in transito transfrontaliero in milioni di litri	/	/	/	65,0	/	65,0
<b>Totale carburante erogato*</b>	<b>90,6</b>	<b>114,6</b>	<b>185,2</b>	<b>272,9</b>	<b>275,8</b>	<b>387,5</b>
Effetto complessivo del turismo del pieno in milioni di litri*	5,24	0	6,6	0	11,84	0
Imposte incassate dalla Provincia*	85,2	71,0	153,0	151,1	238,2	222,1
Minore gettito fiscale dovuto alla riduzione del prezzo in milioni di euro	/	-29,1	/	-50,4	/	-79,6
Entrate tributarie aggiuntive derivanti dagli autocarri in transito transfrontaliero in milioni di euro	/	/	/	36,0	/	36,0
Entrate tributarie aggiuntive dovute alla cessazione del turismo del pieno e all'aumento della domanda in milioni di euro	/	14,9	/	12,6	/	27,5
<b>Effetto fiscale netto in milioni di euro</b>	<b>/</b>	<b>-14,22</b>	<b>/</b>	<b>-1,89</b>	<b>/</b>	<b>-16,11</b>

\*Senza stazioni di rifornimento aziendali

\*\*Solo benzina e gasolio. Non si tiene conto di gas naturale, gas liquido e carburante per aeromobili.

Fonte: IRE, calcoli propri

© 2015 IRE

Uniformando i prezzi del carburante in Alto Adige a quelli austriaci, si indurrebbe il traffico pesante transfrontaliero a fare rifornimento in Alto Adige, il che genererebbe un gettito fiscale aggiuntivo di poco meno di 36 milioni di euro; la riduzione del prezzo, tuttavia, comporterebbe una riduzione delle entrate fiscali che, a conti fatti, supererebbe di 16,11 milioni di euro le maggiori entrate dovute all'incremento dei volumi venduti. La riduzione del prezzo del carburante al livello austriaco comporterebbe, pertanto, una riduzione del bilancio provinciale pari a 16,11 milioni di euro.

## APPENDICE A: MODELLO DI REGRESSIONE E RISULTATI

Come modello della domanda si utilizza il qui descritto modello log-log lineare.<sup>16</sup> Si fa spesso ricorso ai modelli log-log lineari per la stima di funzioni della domanda, dato che i coefficienti sono di facile interpretazione e le elasticità della domanda rispetto al prezzo possono essere calcolate direttamente.

$$\ln(\text{Tot}_{i,t}) = \alpha_0 + \alpha_1 \ln(P_{ITA,t}) + \alpha_2 \ln(P_{AUT,t}/P_{ITA,t}) + \alpha_3 \ln(P_{AUT,t}/P_{ITA,t}) * \ln(\text{Dist}_i) \\ + \alpha_4 \ln(\text{Pop}_{i,t}) + \alpha_5 \ln(\text{Dist}_i) + \alpha_6 \ln(\text{SaldoP}_{i,t}) + \alpha_7 \ln(\text{Pernott}_{i,t})$$

<b>Tot<sub>i,t</sub></b>	Vendite complessive di carburante nel comune (i) nell'arco dell'anno (t)
<b>P<sub>ITA,t</sub></b>	Prezzo della benzina e del gasolio in Italia durante l'anno (t)
<b>P<sub>AUT,t</sub></b>	Prezzo della benzina e del gasolio in Austria durante l'anno (t)
<b>Dist<sub>i</sub></b>	Distanza del comune (i) dal prossimo varco di frontiera in minuti
<b>Pop<sub>i,t</sub></b>	Popolazione residente nel comune (i) durante l'anno (t)
<b>SaldoP<sub>i,t</sub></b>	Saldo tra pendolari in entrata e pendolari in uscita nel comune (i) nell'arco dell'anno (t)
<b>Pernott<sub>i,t</sub></b>	Pernottamenti nel comune (i) nell'arco dell'anno (t)

I risultati della regressione riguardante i quantitativi di benzina venduta in ciascun comune forniscono coefficienti significativi e con il segno atteso. Come previsto, il prezzo della benzina praticato in Italia si ripercuote negativamente sulla domanda nazionale di benzina. Il coefficiente positivo dello scarto del prezzo della benzina tra l'Austria e l'Italia evidenzia che un aumento del prezzo della benzina in Austria farebbe aumentare la domanda in Alto Adige. Il coefficiente significativamente negativo del termine d'interazione mostra che l'influenza di un dato rapporto tra i prezzi sui volumi di benzina erogati è meno accentuata nei comuni lontani dalla frontiera che in quelli vicini al confine. Le variabili socioeconomiche, invece, fatta eccezione per la popolazione residente, non evidenziano alcun effetto significativo. Ciò nonostante rimangono inserite nel modello al fine di chiarire eventuali peculiarità dei vari comuni.

La regressione relativa al gasolio porta a risultati nettamente meno positivi di quelli stimati per la benzina. In questa regressione presentano coefficienti significativi solo il rapporto tra il prezzo del gasolio in Italia e quello in Austria nonché la popolazione residente. Un motivo per cui nel modello i volumi di gasolio venduti risultano rappresentati peggio di quelli della benzina potrebbe essere dato dal fatto che nel modello stesso non risulta ripresa una notevole fetta della domanda complessiva di gasolio espressa in Alto Adige, ossia tutta quella parte di gasolio erogata dalle stazioni di rifornimento aziendali e dalle aree di servizio dell'Autostrada del Brennero.

<sup>16</sup> Per maggiori chiarimenti sul modello e sulla metodologia si rimanda allo studio sul turismo del pieno pubblicato (in lingua tedesca) dall'Ufficio federale dell'energia UFE (2010) con il titolo "Tanktourismus".

**Risultati stimati per benzina e gasolio**

	<b>Benzina venduta per ciascun anno e comune</b>	<b>Gasolio venduto per ciascun anno e comune</b>
Prezzo italiano (benzina ovvero gasolio)	-1.025 (9.21)**	0.065 (0.62)
Rapporto tra prezzo austriaco e prezzo italiano (benzina ovvero gasolio)	6.873 (3.18)**	3.478 (2.14)*
Termine di interazione (prezzo * distanza)	-1.680 (3.15)**	-0.622 (1.56)
Popolazione residente	1.065 (9.47)**	1.210 (9.38)**
Distanza dal confine austriaco	-0.113 (0.57)	-0.137 (0.64)
Saldo tra pendolari in entrata e pendolari in uscita	0.057 (0.77)	0.005 (0.06)
Pernottamenti	-0.228 (0.21)	-0.442 (0.37)
Costante	12.033 (8.27)**	4.176 (2.61)**
Osservazioni	611	612
Numero comuni	79	79
R-Quadrato	0.65	0.55

Random Effects Regression; valori assoluti della statistica z tra parentesi, \* significatività al 5%; \*\* significatività all'1%

Fonte: IRE, calcolo proprio

© 2015 IRE

## APPENDICE B: STIMA DELLE ELASTICITÀ DELLA DOMANDA RISPETTO AL PREZZO E DELLA DISTANZA CRITICA DAL CONFINE AUSTRIACO

Una volta stimato il modello di regressione, le elasticità della domanda rispetto al prezzo possono essere calcolate mediante derivazione parziale rispetto al prezzo italiano ovvero austriaco. Ci si attende che l'elasticità della domanda rispetto al prezzo italiano sia negativa, ossia che un aumento del prezzo praticato in Italia faccia diminuire la domanda di carburante in Alto Adige. L'opposto dovrebbe accadere modificando i prezzi austriaci: un aumento del prezzo del carburante in Austria determinerebbe maggiori vendite in Alto Adige.

Elasticità delle vendite di benzina rispetto al prezzo praticato in Italia:

$$\varepsilon_{PAUT,i} = \partial \ln(G_{i,t}) / \partial \ln(P_{AUT,t}) = \alpha_1 + \alpha_3 \ln(\text{Dist}_i)$$

Elasticità delle vendite di benzina rispetto al prezzo praticato in Austria:

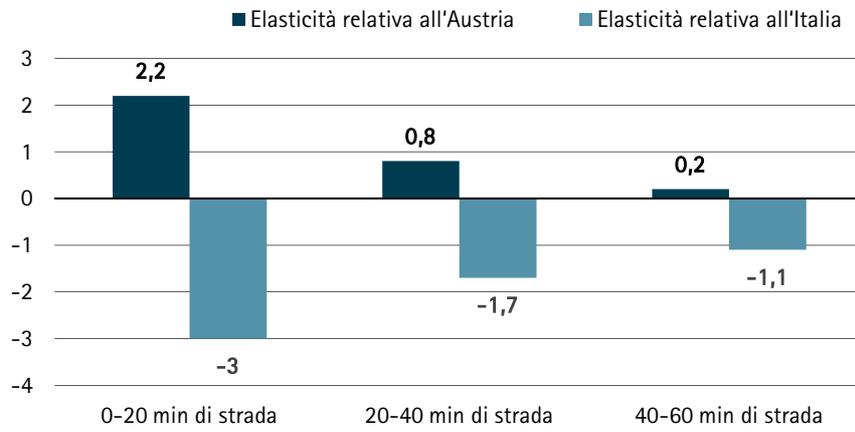
$$\varepsilon_{PAUT,i} = \partial \ln(G_{i,t}) / \partial \ln(P_{AUT,t}) = \alpha_2 + \alpha_3 \ln(\text{Dist}_i)$$

Il termine d'interazione nel modello di regressione fa, invece, ritenere che l'elasticità della domanda rispetto al prezzo della benzina in Austria diminuisca all'aumentare della distanza dalla frontiera austriaca. Ciò consente di calcolare la distanza a partire dalla quale il prezzo della benzina praticato in Austria non ha più alcun effetto sulla domanda di benzina presso i distributori altoatesini. Questa distanza è calcolata nel modo seguente:

$$\varepsilon_{PAUT,i} = \partial \ln(G_{i,t}) / \partial \ln(P_{AUT,t}) = \alpha_2 + \alpha_3 \ln(\text{Dist}_i) \iff \\ \text{Dist}_i = \exp(-\alpha_2/\alpha_3) = \text{Dist}_{\text{crit}}$$

La distanza critica, entro la quale il prezzo della benzina praticato in Austria si ripercuote sui quantitativi venduti, è stimata in 60 minuti di strada. Entro questa "fascia di confine" si registra una riduzione dell'elasticità della domanda di carburante sia rispetto ai prezzi praticati in Austria, sia rispetto a quelli in vigore in Italia. Nei comuni che distano non più di 20 minuti dal confine, quali San Candido, Dobbiaco o Vipiteno, aumentando dell'1 per cento il prezzo italiano della benzina (lasciando invariato quello austriaco) si ridurrebbe del 3 per cento la domanda. Viceversa, un aumento dell'1 per cento del prezzo della benzina in Austria (a prezzo italiano invariato) farebbe lievitare del 2,2 per cento la domanda di carburante nei suddetti comuni. A partire da una distanza dal confine superiore ai 20 minuti di viaggio, peraltro, l'elasticità rispetto ai prezzi austriaci scende al di sotto dell'1 per cento, per tendere a zero via via che il tempo di percorrenza si avvicina ai 60 minuti.

**Elasticità media della domanda rispetto al prezzo della benzina per fasce di distanza**



Fonte: IRE, calcolo proprio

© 2015 IRE

## APPENDICE C: TAVOLE

Tavola C.1

### Carburante venduto nei distributori situati in Alto Adige

In milioni di litri

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Benzina</b>	Strada statale	118,9	112,4	104,0	107,3	103,7	101,0	88,8	86,5
	A22	10,7	8,8	8,2	8,4	7,8	7,1	4,8	4,1
	Stazioni di rifornimento aziendali	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Totale benzina</b>		<b>129,6</b>	<b>121,3</b>	<b>112,2</b>	<b>115,7</b>	<b>111,5</b>	<b>108,2</b>	<b>93,7</b>	<b>90,7</b>
<b>Gasolio</b>	Strada statale	152,4	164,4	159,0	174,9	181,4	184,2	169,1	172,3
	A22	31,5	24,0	23,9	24,3	23,7	21,7	13,9	12,9
	Stazioni di rifornimento aziendali	34,7	38,3	41,4	46,4	45,2	51,8	52,2	54,5
<b>Totale gasolio</b>		<b>218,6</b>	<b>226,6</b>	<b>224,3</b>	<b>245,7</b>	<b>250,3</b>	<b>257,6</b>	<b>235,2</b>	<b>239,8</b>
<b>Totale</b>		<b>348,2</b>	<b>348,0</b>	<b>336,5</b>	<b>361,4</b>	<b>361,8</b>	<b>365,9</b>	<b>328,8</b>	<b>330,4</b>

Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

© 2015 IRE

Tavola C.2

### Numero dei distributori di carburante in Alto Adige

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Strada statale	170	167	165	169	167	165	165	156
A22	9	9	9	9	9	9	9	8
Stazioni di rifornimento aziendali	135	143	179	212	213	225	257	276
<b>Totale</b>	<b>314</b>	<b>319</b>	<b>353</b>	<b>390</b>	<b>389</b>	<b>399</b>	<b>431</b>	<b>440</b>

Fonte: Provincia di Bolzano, elaborazione IRE

© 2015 IRE

**Volumi imputabili al turismo del pieno dall'Alto Adige verso l'Austria**

In milioni di litri

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Benzina</b>	Strada statale	4,2	3,5	2,8	3,6	3,5	3,0	3,9	4,3
	A22	/	/	/	/	/	/	/	0,9
<b>Totale benzina</b>		/	/	/	/	/	/	/	5,2
<b>Gasolio</b>	Strada statale	3,3	1,7	2,0	2,1	2,7	2,0	3,8	4,1
	A22	/	/	/	/	/	/	/	2,5
<b>Totale gasolio</b>		/	/	/	/	/	/	/	6,6
<b>Totale strada statale</b>		<b>7,4</b>	<b>5,2</b>	<b>4,8</b>	<b>5,7</b>	<b>6,2</b>	<b>5,0</b>	<b>7,7</b>	<b>8,4</b>
<b>Totale</b>		<b>/</b>	<b>11,8</b>						

Fonte: IRE, calcolo proprio

© 2015 IRE

**Autori**

Georg Lun

Thomas Schatzer

**Data di pubblicazione**

Marzo 2015

**Informazioni**

IRE - Istituto di ricerca economica  
I-39100 Bolzano

Via Alto Adige 60  
T +39 0471 945 708  
F +39 0471 945 712

[ire@camcom.bz.it](mailto:ire@camcom.bz.it)  
[www.camcom.bz.it/ire](http://www.camcom.bz.it/ire)



