



Roma, 31 agosto 2000

CIRCOLARE N. 116/2000

OGGETTO: OGGETTO: AUTOTRASPORTO - INDAGINE COMPARATIVA DEI COSTI PER LE IMPRESE NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI.

Il costo chilometrico di produzione del servizio di autotrasporto merci in conto terzi in Italia è il più caro d'Europa e, tra le varie voci di costo, quella che più si distanzia dalla media europea è la voce relativa alla fiscalità specifica (gasolio + tasse sul veicolo + pedaggi autostradali).

Questi dati emergono dalla ricerca effettuata dal CSST (Centro Studi sui Sistemi di Trasporto) su commissione del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e sotto la supervisione del Vice Presidente Confetra ing. Antonio Giacomina in qualità di responsabile scientifico.

La ricerca, ultimata nel luglio scorso, conferma il negativo primato dell'Italia che distanzia del 4% la Francia (seconda in classifica) e del 30% la Grecia (ultima in classifica).

Raffronto costi chilometrici - lire/km (Italia = 100)							
Paese	Costi chilometrici totali		Conducente	Gasolio, pedaggi, tasse veic.	Ammortamento	Manutenzione pneumatici	Assicurazioni
	v.a. Indice	rispetto Italia	v.a. Indice	v.a. Indice	v.a. Indice	v.a. Indice	v.a. Indice
Italia	2.101		802	558	380	265	96
	100		100	100	100	100	100
Francia	2.015	-4,1%	834	479	364	256	82
	95,9	-86	104	85,8	95,8	96,6	85,4
Olanda	1.939	-7,7%	840	397	368	262	72
	92,3	-162	104,7	71,1	96,8	98,9	75
Germania	1.933	-8,0%	824	410	354	262	83
	92,0	-168	102,7	73,5	93,2	98,9	86,5
Austria	1.933	-8,0%	818	422	356	267	70
	92,0	-168	102	75,6	93,7	100,8	72,9
Slovenia	1.600	-23,8%	491	472	361	196	80
	76,2	-501	61,2	84,6	95	74	83,3
Spagna	1.538	-26,8%	535	382	354	203	64
	73,2	-563	66,7	68,5	93,2	76,6	66,7
Grecia	1.483	-24,9%	593	307	346	174	63
	70,6	-618	73,9	55	91,1	65,7	65,6

FINE TESTO CIRCOLARE CONFETRA

ANALISI INDAGINE COMPARATIVA SUI COSTI DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO PER CONTO DI TERZI IN ITALIA, GERMANIA, OLANDA, FRANCIA, AUSTRIA, GRECIA, SPAGNA E SLOVENIA CONDOTTA DA CSST.

A. Premessa

La globalizzazione dei mercati mondiali e gli sforzi per l'armonizzazione degli oneri sulle aziende rendono possibile un confronto sufficientemente attendibile di tutti i costi di produzione dei servizi di trasporto, tranne che per il costo del conducente.

Gli autoveicoli hanno infatti caratteristiche di peso, dimensioni, velocità, consumi, sempre più standardizzati. Le accise sul gasolio e le tasse sui veicoli tendono a livellarsi e, comunque, è ben nota la loro definizione nazionale. Invece i Contratti Collettivi Nazionali di lavoro - laddove esistono - sono fortemente differenziati da Stato a Stato, non solo per l'ammontare delle retribuzioni, ma anche per il metodo di determinazione dei tempi di lavoro, per il calcolo delle ore straordinarie etc.

Diversificatissime sono inoltre le voci e le aliquote degli oneri sociali e della fiscalità (si pensi all'IRAP italiana). Le trasferte, che giungono ovunque a quote rilevanti del costo del lavoro, sono soggette a regimi non sempre chiaramente individuabili sia per quanto concerne i contributi sociali che per le imposte.

Per tutti questi motivi l'indagine CSST di raffronto sui costi dell'autotrasporto di merci in otto Stati europei - condotta con la necessaria professionalità ed ottimamente realizzata - può essere considerata esaustiva

relativamente a tutti i vari centri di costo, avendo però presente che, per quanto concerne l'onere della mano d'opera, i valori rilevati debbono essere ritenuti di indicazione sul loro ordine di grandezza.

B. La metodologia adottata

La metodologia adottata nell'analisi identifica e valorizza i costi relativi ad un autoarticolato a 5 assi e di peso complessivo massimo consentito nei vari Stati per la produzione di un definito numero di chilometri annui: 150.000 km per le aziende che operano su relazioni internazionali e 100.000 km per le aziende operanti su relazioni nazionali. Soltanto per l'Italia si sono definiti i costi a 75.000 km per le aziende che operano a scala intra-regionale. Il confronto dei costi tra Stati si è effettuato per il caso dei 100.000 km/anno. I costi calcolati non tengono conto degli oneri di struttura, strettamente collegati alle caratteristiche ed alle dimensioni aziendali.

I costi annuali sono stati parametrati alle distanze chilometriche, definendo i costi chilometrici.

Ipotizzando varie velocità medie commerciali⁽¹⁾ sono stati calcolati anche i costi orari.

Per determinare tali velocità, si sono individuate le regole sui tempi di carico e scarico nei vari Paesi, le dotazioni in infrastrutture stradali ed il peso del sistema autostradale sul totale della rete (Schema 1).

Paese	Carico/scarico per appuntamento	Franchigia	Km strade 1.000 kmq.	Km autostrade 1.000 kmq.
Germania	SI	2 ore carico 2 ore scarico	1.791	30,3
Spagna	Raramente	3,5 ore carico 2 ore scarico	655	5,4
Olanda	SI	1 ora carico 1 ora scarico	2.526	52,0
Francia	SI	2 ore carico 2 ore scarico	1.684	14,8
Austria	SI	2 ore carico 2 ore scarico	973	10,0
Grecia	NO	-	720	3,4
Slovenia	NO	-	630	-
Italia	NO	3 ore	1.582,9	20,8

Schema 1

Con riferimento ai tempi di carico/scarico, il confronto - negativo - tra l'Italia ed il resto dei Paesi, è immediato:

- le nostre regole sono fissate per legge e non sono soggette alla libera contrattazione delle parti;
- il meccanismo è macchinoso: i 6 minuti di franchigia per tonnellata lorda ne sono un esempio;
- in generale vi è una franchigia più ampia rispetto agli altri Paesi, mentre la remunerazione oraria, superata la franchigia, è in linea con il resto d'Europa;
- non viene incoraggiata l'efficienza al carico ed allo scarico;
- il non calcolare la sosta durante i periodi di inattività del mittente e del destinatario premia situazioni inefficienti, dove il destinatario della merce riceve in due fasce orarie separate da intervalli che possono arrivare a 4 ore.

Per quanto concerne il sistema autostradale, quello italiano - a differenza di quello francese ad esempio - è per oltre la metà a due sole corsie per senso di marcia; ciò riduce notevolmente la velocità media.

Minor velocità media significa minor produttività ed aggravio dei costi, a causa del maggior numero di ore necessarie per realizzare i 100.000 km annui.

C. I risultati dell'indagine

Il confronto dei parametri chilometrici ed orari, per una percorrenza annua di 100.000 km e deducendo i vari benefici concessi dagli Stati riepilogati nella tabella A allegata, è sintetizzabile nello schema che segue. Occorre anzitutto osservare che mentre i costi chilometrici sono riferiti ad un parametro (km) uniforme per tutti gli Stati, per i costi orari il parametro di riferimento (ora) è difforme in conseguenza delle differenti ve-

⁽¹⁾ Austria, Grecia, Italia, Slovenia, Spagna 50 km/h
Francia, Germania, Olanda 55 km/h

locità medie ipotizzate. Mentre le aziende di Francia, Germania ed Olanda impiegano 1.818 ore a realizzare i 100.000 km annui, gli altri Stati ne impiegano 2.000 e quindi i loro costi orari si riducono, a parità di ogni altra condizione.

Per tale motivo, in questa analisi, ci riferiremo esclusivamente ai costi chilometrici.

Costi chilometrici Lit/km				Costi orari Lit/h		
		v.a.	rispetto Italia		v.a.	rispetto Italia
1	Italia	2.100	-	Francia	110.827	+ 7,1%
2	Francia	2.015	- 4,0%	Olanda	106.632	+ 3,0%
3	Olanda	1.939	- 7,7%	Germania	106.361	+ 2,8%
4	Germania	1.933	- 8,0%	Italia	103.509	-
5	Austria	1.933	- 8,0%	Austria	96.688	- 6,6%
6	Slovenia	1.600	- 23,8%	Slovenia	79.951	- 22,8%
7	Spagna	1.538	- 26,8%	Spagna	76.913	- 25,7%
8	Grecia	1.483	- 29,4%	Grecia	74.118	- 28,4%

Schema 2

L'Italia risulta il Paese in cui la produzione del servizio di trasporto su strada avviene con i maggiori oneri: per la Francia i costi chilometrici sono inferiori del 4%; tale divario aumenta via via sino ad arrivare, con la Grecia, ad oltre il 29%

Ricercando le cause di tale caratteristica negativa si sono anzitutto riepilogati i costi di raffronto nei due schemi che seguono, raggruppandoli per categorie affini.

Dallo schema 3 appare evidente come la struttura dei costi di produzione chilometrici sia simile per tutti i Paesi: il centro di costo più importante (la cui incidenza varia da un minimo del 30,7% per la Slovenia ad un massimo del 43,3% per l'Olanda) è quello per il conducente; segue l'onere per la fiscalità specifica sull'auto-transporto ovvero per il gasolio + tasse veicolo + pedaggi (che soltanto in Grecia è preceduta dai costi di ammortamento); l'onere per l'ammortamento - salvo il caso della Grecia - è terzo per ordine di importanza, seguito dalla manutenzione dei veicoli (pneumatici compresi) e infine dalle assicurazioni.

Lo schema 4 mette in evidenza che i divari più forti rispetto all'Italia, sia in valore assoluto che in percentuale, sono relativi al centro di costo gasolio + tasse veicolo + pedaggi. Per questa classe di costi - general-

Raffronto costi chilometrici - lire/km												
Paese	Conducente		Gasolio, pedaggi tasse veic.		Ammortamento		Manutenzione pneumatici		Assicurazioni		Totale	
	v.a.	Incid.	v.a.	Incid.	v.a.	Incid.	v.a.	Incid.	v.a.	Incid.	v.a.	Incid.
Italia	802		558		380		265		96		2101	
		38,2%		26,6%		18,1%		12,6%		4,6%		100%
Francia	834		479		364		256		82		2015	
		41,4%		23,8%		18,1%		12,7%		4,1%		100%
Olanda	840		397		368		262		72		1939	
		43,3%		20,5%		19,0%		13,5%		3,7%		100%
Germania	824		410		354		264		83		1935	
		42,6%		21,2%		18,3%		13,6%		4,3%		100%
Austria	818		422		356		267		70		1933	
		42,3%		21,8%		18,4%		13,8%		3,6%		100%
Slovenia	491		472		361		196		80		1600	
		30,7%		29,5%		22,6%		12,3%		5,0%		100%
Spagna	535		382		354		203		64		1538	
		34,8%		24,8%		23,0%		13,2%		4,2%		100%
Grecia	593		307		346		174		63		1483	
		40,0%		20,7%		23,3%		11,7%		4,2%		100%

Schema 3

mente indicata con il termine di fiscalità specifica - l'Italia è lo Stato nettamente più oneroso: la Francia, il Paese più vicino ai nostri valori, ha comunque quote inferiori del 14,2% (-79 lire/km in valore assoluto); il divario giunge sino al 31,5% con la Spagna (-176 lire/km), e addirittura al 45% con la Grecia (-251 lire/km).

Raffronto costi chilometrici - lire/km (Italia = 100)												
Paese	Conducente		Gasolio,pedaggi tasse veic.		Ammortamento		Manutenzione pneumatici		Assicurazioni		Totale	
	v.a.	Indice	v.a.	Indice	v.a.	Indice	v.a.	Indice	v.a.	Indice	v.a.	Indice
Italia	802	100	558	100	380	100	265	100	96	100	2101	100
Francia	834	104,0	479	85,8	364	95,8	256	96,6	82	85,4	2015	95,9
Olanda	840	104,7	397	71,1	368	96,8	262	98,9	72	75,0	1939	92,3
Germania	824	102,7	410	73,5	354	93,2	262	98,9	83	86,5	1933	92,0
Austria	818	102,0	422	75,6	356	93,7	267	100,8	70	72,9	1933	92,0
Slovenia	491	61,2	472	84,6	361	95,0	196	74,0	80	83,3	1600	76,2
Spagna	535	66,7	382	68,5	354	93,2	203	76,6	64	66,7	1538	73,2
Grecia	593	73,9	307	55,0	346	91,1	174	65,7	63	65,6	1483	70,6

Schema 4

Indicando in dettaglio la composizione delle fiscalità specifiche (schema 5), emerge chiaramente che la disparità per le imprese italiane è prodotta dal maggior costo del gasolio e dei pedaggi.

Raffronto costi chilometrici - lire/km				
Paese	Gasolio	Tasse veicoli	Pedaggi	Totale
	risp.Italia	risp.Italia	risp.Italia	risp.Italia
Italia	393	13	152	558
Francia	350	14	115	479
Olanda	357	40	0	397
Germania	339	71	0	410
Austria	320	78	24	422
Slovenia	264	67	141	472
Spagna	297	4	81	382
Grecia	269	14	24	307

Schema 5

D. Il dettaglio dei costi

D.1 Con riferimento al gasolio, appare dallo schema 6 (ricavato dalla tabella 12b Doc 3 CSST, deducendo i ristorni degli Stati sulle accise a favore dell'autotrasporto merci) come il suo costo - rispetto al valore massimo dell'Italia - sia inferiore del 2,3% in Olanda, del 5,2% in Francia, dell'8,3% in Germania, dell' 11,4% in Austria, del 17,8% in Spagna, del 19,3% in Slovenia e del 23,6% in Grecia.

Il maggior costo italiano è prodotto non soltanto dall'alto valore dell'accisa - la più forte (858 lire/litro) dopo quella della Francia (888 lire/litro), ma anche dal prezzo industriale, il più elevato (516 lire/litro), tranne quello della sola Olanda (536 lire/litro).

COSTO GASOLIO										
lire/litro - 30 maggio 2000										
tenendo conto dei ristorni a favore dell'autotrasporto merci										
	Prezzo industriale			Accisa			Costo totale per autotrasporto			rispetto Italia
	Incid.	v.a.	indice	Incid.	v.a.	indice	Incid.	v.a.	indice	
Italia	37,6%	516	100,0	62,4%	858	100,0	100%	1.374	100,0	
Olanda	39,9%	536	103,9	60,1%	807	94,1	100%	1.343	97,7	-36,0
Francia	31,8%	415	80,4	68,2%	888	103,5	100%	1.303	94,8	-43,0
Germania	34,8%	439	85,1	65,2%	821	95,7	100%	1.260	91,7	-54,0
Austria	42,3%	515	99,8	57,7%	703	81,9	100%	1.218	88,6	-73,0
Spagna	37,3%	422	81,8	62,7%	708	82,5	100%	1.130	82,2	-96,0
Slovenia	42,4%	470	91,1	57,6%	639	74,5	100%	1.109	80,7	-129,0
Grecia	39,2%	412	79,8	60,8%	638	74,4	100%	1.050	76,4	-124,0

Schema 6

***D.2** Se si raffrontano i valori delle tasse sui veicoli nonché dei pedaggi risulta lo schema 7 seguente, che può essere assunto quale parametro sul costo per l'uso delle infrastrutture. Soltanto la Slovenia ha valore più elevato rispetto all'Italia.*

TASSE VEICOLO E PEDAGGI				
lire/km				
	TASSE	PEDAGGI	TOTALE	rispetto Italia
Slovenia	67	141	208	+43
Italia	13	152	165	-
Francia	14	115	129	-36
Austria	78	24	102	-63
Spagna	4	81	85	-80
Germania	71	-	71	-94
Olanda	40	-	40	-125
Grecia	14	24	38	-127

Schema 7

***D.3** Con riferimento agli ammortamenti, i valori per l'Italia sono i più elevati tra quelli degli otto Stati, in corrispondenza del maggior costo dell'autoarticolato su strada. Si osservi come le nostre imposte per l'immatricolazione siano quelle di maggior impatto.*

AMMORTAMENTO ED ACQUISTO VEICOLO SU STRADA AL NETTO DEI PNEUMATICI (migliaia di lire)								
	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	OLANDA	AUSTRIA	GRECIA	SLOVENIA
Trattore	177.600	158.336	160.800	159.960	168.420	161.179	155.912	160.280
Semirimorchio	47.500	54.200	57.233	52.200	52.300	52.325	51.200	56.528
Imposte I° acquisto	2.700	50	538	120	157	150	851	-
Totale	227.800	212.586	218.571	212.280	220.877	213.654	207.963	216.808
rispetto Italia		-6,7%	-4,1%	-6,8%	-3,0%	-6,2%	-8,7%	-4,8%
Valore ammort. risp. Italia (lire/km)		-26	-16	-26	-12	-24	-34	-19

Schema 8

D.4 Il costo di manutenzione dei veicoli, compreso quello dei pneumatici, si discosta notevolmente da quello rilevato in Italia soltanto in Grecia, Spagna e Slovenia.

COSTO MANUTENZIONE VEICOLO E PNEUMATICI (lire/km)								
	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	OLANDA	AUSTRIA	GRECIA	SLOVENIA
Mano d'opera	38	52	53	36	51	55	38	40
Ricambi	60	47	59	45	55	60	42	44
Lubrificanti	7	5	4	5	6	5	3	4
Pneus trattore	75	73	65	54	69	68	42	50
Pneus semirim.	85	85	75	63	81	79	49	58
Totale	265	262	256	203	262	267	174	196
rispetto Italia lire/km		-3	-9	-62	-3	+2	-91	-69

Schema 9

D.5 Il prezzo delle polizze assicurative è in ognuno degli Stati analizzati inferiore a quello rilevato in Italia. Altrettanto dicasi per l'aliquota delle imposte, ad eccezione della sola Francia.

ASSICURAZIONI (migliaia di lire/anno)								
	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	OLANDA	AUSTRIA	GRECIA	SLOVENIA
R.C.A.	7.000	5.800	5.000	4.248	5.200	6.319	2.904	3.959
Incendio-Furto	1.000	1.400	1.200	1.800	1.500	-	2.765	3.514
Imposte	1.600	1.080	2.046	362	469	695	573	485
Aliq. imposte	20,0%	15,0%	33,0%	6,0%	7,0%	11,0%	10,0%	6,5%
Totale	9.600	8.280	8.246	6.410	7.169	7.014	6.242	7.958
rispetto Italia lire/km		-13	-14	-32	-24	-26	-34	-16

Schema 10

D.6 Per quanto concerne il costo dei conducenti (schema 11), l'Italia risulta con oneri - sia chilometrici che orari - superiori soltanto a Grecia, Spagna e Slovenia. A proposito ricordiamo quanto già sottolineato in premessa sulla mano d'opera, relativamente all'estrema difficoltà di raffrontare compiutamente le varie e numerose sue componenti. Si prenda ad esempio l'IRAP dell'Italia, imposta che dal 1998 ha sostituito, oltre ad altre tasse, il contributo a favore del sistema sanitario. Da tale data gli oneri sociali - e quindi il costo complessivo del lavoro - appaiono in Italia ridotti. Purtroppo l'incidenza degli oneri sociali in Italia è seconda soltanto a quella della Francia (ove, però, tali oneri comprendono una quota importante per la formazione iniziale minima e per quella continua di sicurezza, entrambe obbligatorie). Infine si rammenti che, per Francia, Germania ed Olanda le ore annue retribuite sono 1.818 anziché 2.000 (quindi con minor incidenza di straordinari), grazie alle maggiori velocità medie realizzate in tali Paesi.

E. Carichi fiscali sul reddito

COSTO CONDUCENTE								
dedotti provvedimenti a favore autotrasporto merci								
	Costo orario	Costo totale	Oneri sociali	Costo conduc.	Ore annue	Incidenza oneri soc.li	Costo chilometrico	
	lit/h	mio lit/anno	mio lit	mio lit			lire/km	
	A=B/E	B	C	D=B-C	E	F=C/B	v.a.	risp. Italia
OLANDA	46.205	84,000	19,105	64,895	1.818	22,7%	840	+38
FRANCIA	45.855	83,364	24,209	59,155	1.818	29,0%	834	+32
GERMANIA	45.329	82,409	20,287	62,122	1.818	24,6%	824	+22
AUSTRIA	40.912	81,823	20,303	61,520	2.000	24,8%	818	+16
ITALIA	40.084	80,168	21,852	58,316	2.000	27,3%	802	-
GRECIA	29.653	59,305	13,845	45,460	2.000	23,3%	593	-209
SPAGNA	26.750	53,500	9,644	43,856	2.000	18,0%	535	-267
SLOVENIA	24.550	49,100	9,100	40,000	2.000	18,5%	491	-311

Schema 11

Ai tentativi di armonizzazione delle imposte sui redditi - a livello Unione Europea - hanno arriso scarsi successi a causa delle abissali differenziazioni dei sistemi fiscali nazionali. L'inconveniente è ancora maggiore quando, anziché a redditi di impresa di capitale, ci si riferisce a imprese di persone, ove le spese ammesse in deduzione sono estremamente diversificate.

L'indagine CSST, che si è spinta nel raffronto tra i vari Stati incappando nelle prevedibili difficoltà (specie per Spagna e Slovenia) giunge ad individuare lo schema che segue.

IMPOSIZIONE FISCALE GENERALE			
	IRPEG	IMPOSTE LOCALI	IRPEF
ITALIA	37%	4,25% (IRAP)	progressiva da 19% a 46% oltre 135 mio lit
GERMANIA	40%	5,00% (escluse soc. di persone)	progressiva da 23,9% a 45% oltre 120 mio lit
FRANCIA	36,7% - 38,33%	5,00% (escluse soc. di persone)	progressiva da 10,5% a 54% oltre 121 mio lit
OLANDA	35%		progressiva da 36,35% a 60% oltre 92 mio lit
AUSTRIA	34%	3,00%	progressiva da 10% a 50% oltre 99,5 mio lit
GRECIA	35%	3,50%	progressiva da 5% a 45% oltre 95,5 mio lit

Schema 12

F. Conclusioni

Lo schema 13 sintetizza la differenza con l'Italia del costo chilometrico degli altri sette Stati.

Emerge chiaramente come, per Francia, Olanda, Germania ed Austria, la differenza totale rispetto all'Italia sia quasi interamente prodotta dal sub-totale gasolio+tasse veicolo+pedaggi.

Per Slovenia, Spagna, Grecia, al sub-totale si aggiunge la rilevante, favorevole, differenza per il costo del conducente e quella, di minor peso ma pur sempre interessante, dei restanti centri di costo: ammortamento, assicurazioni, manutenzione veicolo e pneumatici.

**DIFFERENZE COSTI CHILOMETRICI RISPETTO ITALIA
(lire/km)**

	FRANCIA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	SLOVENIA	SPAGNA	GRECIA
Totale	-86	-162	-168	-168	-501	-563	-619
Gasolio	-43	-36	-54	-73	-129	-96	-124
Tasse veicoli e pedaggi	-36	-125	-94	-63	+43	-80	-127
Sub-totale	-79	-161	-148	-136	-86	-176	-251
Ammortamento	-16	-12	-26	-24	-19	-26	-34
Manutenzione e pneus	-9	-3	-3	+2	-69	-62	-91
Assicurazioni	-14	-24	-13	-26	-16	-32	-34
Conducente	+32	+38	+22	+16	-311	-267	-209

Schema 13

**DEDUZIONE RISTORNI SUI COSTI DI PRODUZIONE
DEL TRASPORTO SU STRADA
Autoarticolato 5 assi - 100.000 km/anno**

	lire/km	lire/h
<p>ITALIA</p> <p>Costo conducente (INAIL) 5% sui premi, pari all' 1% (5 x 19,5) dell'imponibile ovvero 418.000 lire/anno (tab.8a- Doc.2 CSST)</p> <p>Costo autostrade Fissando nel 10% lo sconto medio per il 1999 risulta un ristorno di 1.687.500 lire/anno (tab.7.2 - Doc.2 CSST)</p> <p>Costo gasolio Con un consumo di 33 litri ogni 100 km per realizzare 100.000 km si utilizzeranno 33.000 litri cui - con un ristorno di 33 lire/litro - corrispondono 1.089.000 lire/anno (tab.5.2 - Doc.2 CSST)</p> <p>Totale Italia</p>	<p>4</p> <p>17</p> <p>11</p> <p>32</p>	<p>209</p> <p>2.344</p> <p>544</p> <p>3.097</p>
<p>FRANCIA</p> <p>Costo gasolio Ristorno di 10,45 lire/litro, equivalente a ristorno di 345.000 lire/anno</p>	<p>3</p>	<p>190</p>
<p>OLANDA</p> <p>Costo gasolio Ristorno di 13 lire/litro, equivalente a ristorno di 429.000 lire/anno</p>	<p>4</p>	<p>236</p>

Tabella A

Milano, 27 luglio 2000