

Il costo delle auto blu: quali tagli sono possibili?

di Andrea Giuricin

Le auto blu in Italia ritornano spesso nel dibattito politico. Sono state eseguite differenti stime sul costo annuale di questo “benefit” del quale la classe politica e altri organi dello Stato usufruiscono.

Questo studio si propone di fare una stima con un’analisi di *benchmarking*, partendo dai casi di altri Paesi sviluppati quali Spagna e Stati Uniti d’America, che mettono a disposizione dati aggiornati e più trasparenti dell’Italia. Paradossalmente, forse nel nostro paese neppure lo Stato conosce il numero esatto delle vetture assegnate alla classe politica.

Andrea Giuricin è professore a contratto presso l’Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell’Istituto Bruno Leoni.

Quante auto blu?

In Italia, come anticipato, non vi sono stime aggiornate sul numero di auto blu. Tuttavia un’analisi del quotidiano economico spagnolo *El Economista* mette l’Italia in seconda posizione, dietro gli Stati Uniti per la loro numerosità.

TABELLA 1

Numero di Auto Blu

Dati: in milioni per la popolazione

Paese	Auto Blu	Popolazione (1)
USA	861000	314,6
Italia	629000	60,5
Francia	72000	62,3
Gran Bretagna	55000	61,6
Germania	55000	82,2
Spagna	35000	46,1
Giappone	35000	127,1

(1) Italia e Spagna, dati istituti di statistica nazionali

Fonte: Numero auto blu, *El Economista* e popolazione ONU

Il “parco macchine” delle nostre amministrazioni raggiunge la cifra impressionante di 629 mila, 232 mila in meno rispetto a quello degli Usa. Il terzo classificato, la Francia, ne ha “solo” 72 mila.

Se si rapporta il dato alla popolazione l’eccezionalità italiana è ancora più evidente.

Con 10 mila auto blu per milione di abitanti, superiamo di 4 volte gli Usa e di

quasi 10 la Francia. Se si prendono in esame gli altri tre grandi Stati Europei, Gran Bretagna, Germania e Spagna, si registrano meno di mille auto blu per milione di abitante. Il Giappone è il paese più virtuoso con un numero indice pari al 2,5 per cento di quello italiano.

TABELLA 1

Numero di Auto Blu in rapporto alla popolazione

Dati: auto blu per milione di abitante

Paese	Rapporto Auto Blu/Popolazione	Indice
Italia	10397	100
USA	2737	26,3
Francia	1156	11,1
Gran Bretagna	893	8,6
Spagna	759	7,3
Germania	669	6,4
Giappone	275	2,6

(1) Italia e Spagna, dati istituti di statistica nazionali

Fonte: Numero auto blu, *El Economista* e popolazione ONU

Comunque si voglia definire l'utilità "oggettiva" di un'auto blu, è chiaro che in Italia ne abbiamo un eccesso.

I costi

Se la numerosità delle auto blu è difficile da stimare, la stima è ancora più complicata per i costi.

In questo studio, si sono divisi i costi in tre macrocategorie:

- I costi di manutenzione del parco macchine
- I costi di acquisto per rinnovare la flotta
- I costi relativi al personale necessario all'utilizzo delle auto

Al fine di presentare chiaramente i dati è stato preso in considerazione un costo minimo e un costo massimo per tutte queste voci.

Anche in questo caso, i dati italiani non sono ufficiali, ma sono stime partendo da casi stranieri di Paesi sviluppati.

I costi di manutenzione aumentano all'aumentare della numerosità del parco macchine. Nel caso spagnolo, ogni auto costa poco meno di 2000 euro annuali per mantenere in esercizio le auto blu. Nel caso degli Stati Uniti, il costo supera i 4000 euro. Il dato molto elevato dipende sicuramente dalla tipologia di vetture.

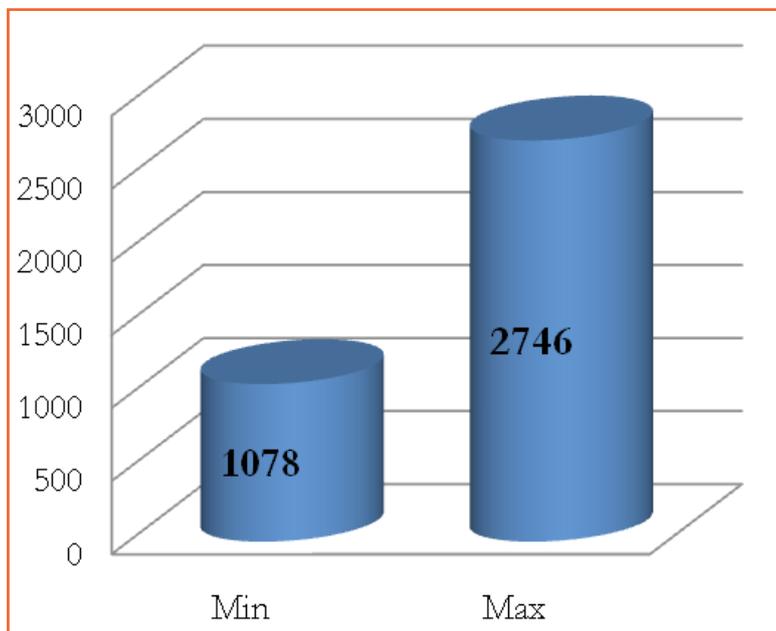
Nel caso italiano, il costo di manutenzione del parco macchine potrebbe superare il miliardo di euro nel caso di costo minimo, mentre superare i 2,7 miliardi di euro, nel caso i costi per auto superino i 4000 euro.

Il costo di manutenzione non è un costo facilmente abbattibile, se non "tagliando" il parco auto e vendendo quindi una parte di queste auto blu.

Vi sono poi da considerare i costi di acquisto per questa flotta di Stato.

FIGURA 1

Costo manutenzione auto blu
Milioni di euro

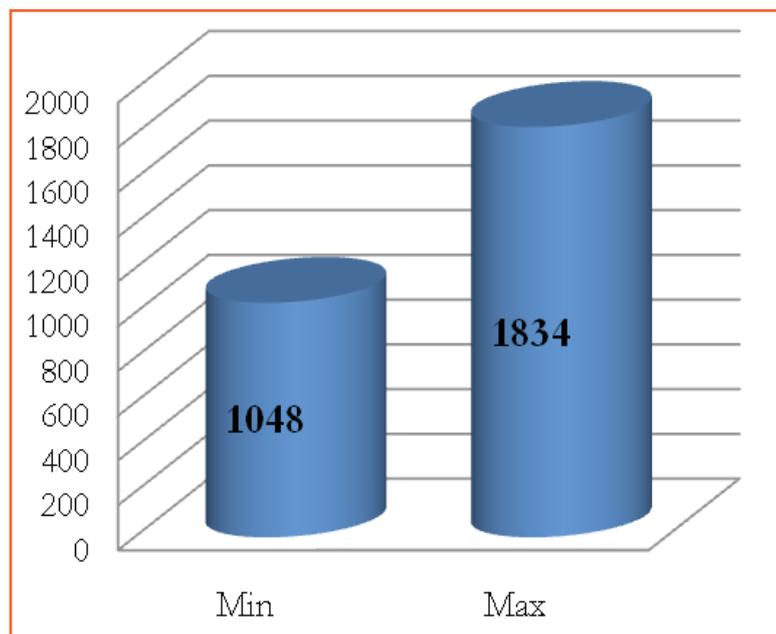


Sono state fatte due ipotesi conservative riguardo al costo di ogni auto e il rinnovo della flotta:

- Ogni auto ha una vita media compresa tra 12 e 15 anni
- Il costo per ogni auto è compreso tra 25 e 35 mila euro.

FIGURA 2

Costo acquisto auto blu
Milioni di euro



Questi dati sono conservativi perché, in Spagna, il costo medio di un'auto blu supera i 60 mila euro. In Italia si è scontato il fatto che la gamma di auto blu è sicuramente inferiore e che probabilmente molte di queste vetture sono ferme e inutilizzate.

Il costo di acquisto annuale è compreso dunque tra 1 e 1,8 miliardi di euro.

Vi è infine il costo maggiore per lo Stato correlato all'utilizzo di auto blu: il costo del personale.

In questo caso sono state fatte ipotesi circa il numero di personale per auto e il costo annuale lordo per ogni dipendente:

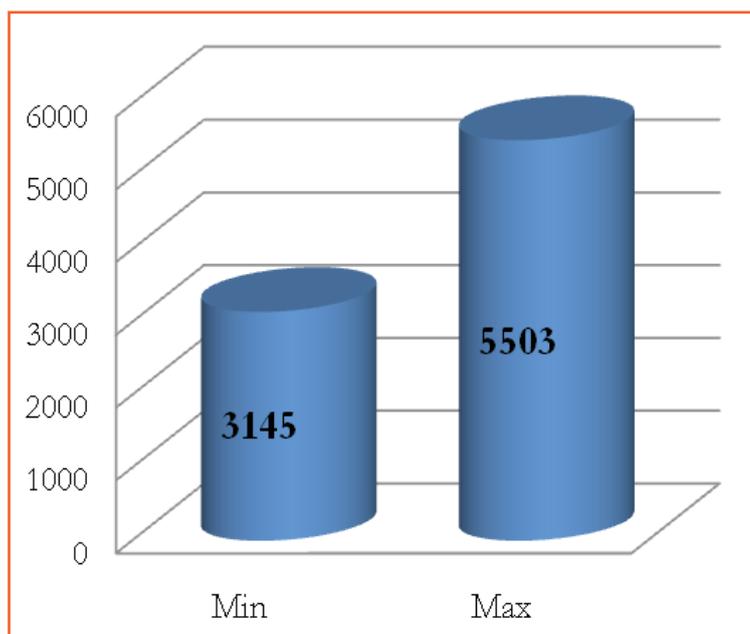
- Per ogni dipendente pubblico dedicato all'auto blu vi sono 4 o 5 vetture
- Il costo del personale varia tra 25 e 35 mila euro

Entrambi i dati sono molto conservativi.

FIGURA 3

Costo personale auto blu

Milioni di euro



Nel complesso, considerando il numero di auto blu presenti in Italia, il costo del personale potrebbe variare tra 3145 e 5503 milioni di euro annuali.

Costi totali e risparmi

Prendendo in esame le tre voci di costo è possibile stimare un costo annuale per lo Stato dedicato alle auto blu compreso tra 5,2 e 10 miliardi di euro.

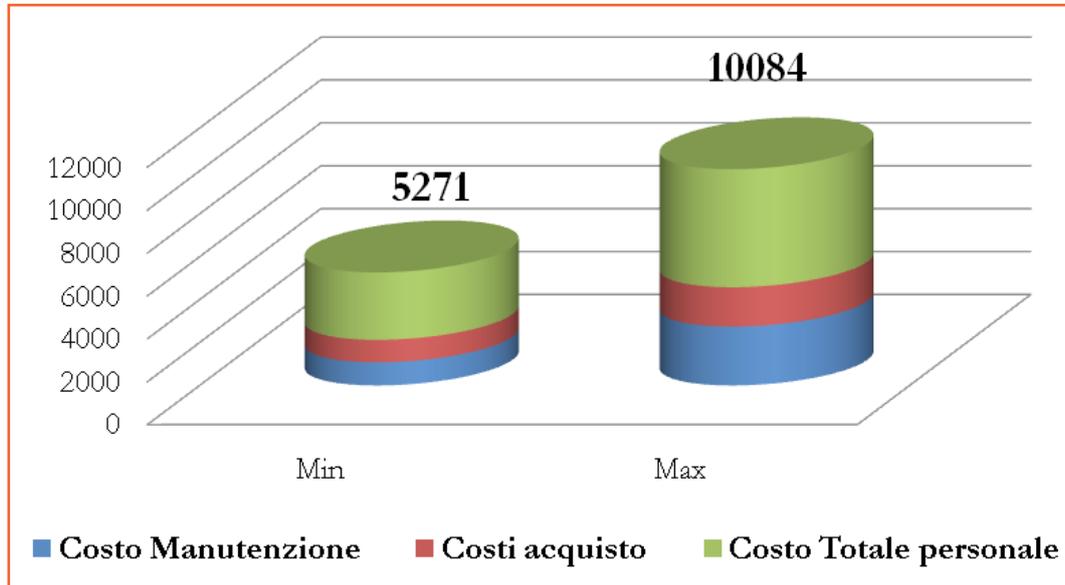
Arrivare ad un livello francese, che non è certo un esempio di "Stato leggero", porterebbe nelle casse pubbliche tra 1,5 e 3,3 miliardi di euro sotto forma di minori spese, senza contare le entrate straordinarie che potrebbero derivare dallo smantellamento di una parte del parco auto.

Sebbene in Francia le auto blu siano circa un decimo delle nostre, allinearci agli standard francesi non ridurrebbe la spesa del 90 per cento perché la stima è effettuata tenendo in considerazione la rigidità della spesa pubblica italiana, quelle di natura

FIGURA 4

Costo auto blu

In milioni di euro annuali



lavoristica, ed eventuali “blocchi politici”.

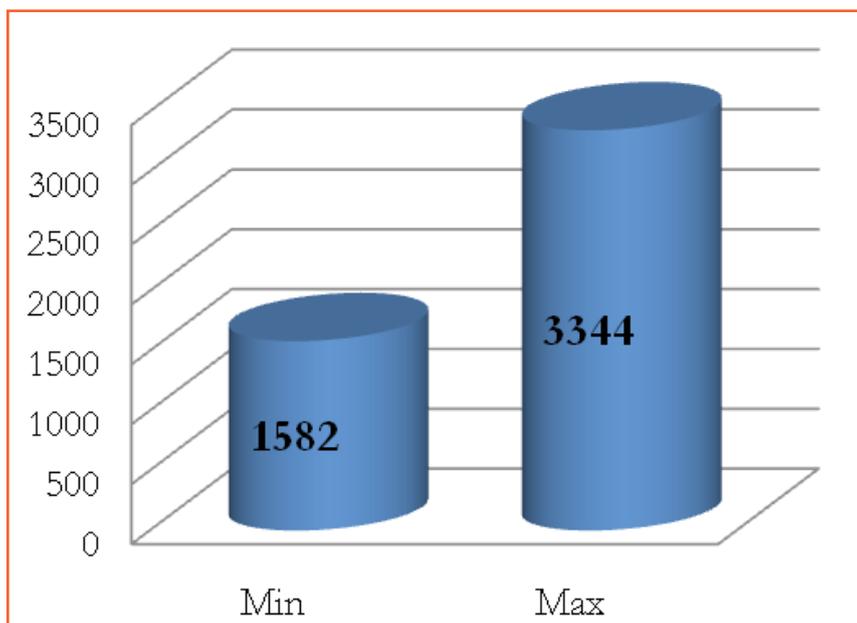
Infatti non è possibile “tagliare” immediatamente tutto il parco auto o diminuire drasticamente il personale.

È possibile tuttavia ridurre significativamente sia le spese di manutenzione che di acquisto delle auto blu a circa un terzo. Il costo del personale si potrebbe ridurre di circa il 5 per cento, di fatto bloccando il turnover.

FIGURA 4

Risparmio annuale livello Francia

Milioni di euro



Verosimilmente, molte auto e autisti dipendono da amministrazioni locali, non dallo Stato centrale.

Quindi il risparmio conseguibile non è tutto direttamente imputabile al conto economico dello Stato italiano.

Tuttavia, anche se i tagli avvengono a livello locale, il risultato è equivalente, poiché essi liberano risorse e rendono meno necessari trasferimenti dal centro o l'incremento delle imposte locali.

In altre parole, gli effetti distributivi possono essere diversi e più complessi di quanto presentati in questo breve studio, ma in termini aggregati questo è l'ordine di grandezza dello spreco collegato alle auto blu.

Conclusioni

La crisi economica, che ha peggiorato il rapporto tra deficit e PIL, e il debito superiore al 120 per cento del PIL, non lasciano il nostro paese in una posizione di tranquillità.

È dunque necessario effettuare dei tagli della spesa pubblica: le auto blu, sono uno dei possibili esempi di risparmio immediato. Scendere ad un livello francese, senza praticamente tagli al personale, porterebbe una riduzione di costi di almeno 1,5 miliardi di euro annuali.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.