

Campagna Sbilanciamoci!



# **I sussidi ambientalmente dannosi**

Le proposte per il loro superamento entro il 2025

Rapporto realizzato con il contributo del Gruppo misto del Senato della Repubblica

Giugno 2020

Con la pubblicazione del *Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi* (SAD)<sup>1</sup> l'Italia si è finalmente dotata di uno strumento di rendicontazione dell'impatto dei sussidi sull'ambiente. Quello che manca oggi è un piano che porti alla loro definitiva cancellazione. Più di 10 anni fa al G20 di Pittsburgh i governi hanno preso l'impegno alla rimozione dei SAD. Da allora, diversi summit internazionali ne hanno ribadito l'urgenza. I passi avanti però sono stati finora modesti.

In Italia, con il Decreto Clima e la Legge di Bilancio 2020-2022, il governo ha avuto il merito di avviare una discussione politica sul tema, pur tra incertezze e contraddizioni. A metà febbraio si è insediata al Ministero dell'Ambiente una commissione ad hoc con il compito di elaborare una proposta organica di revisione dei SAD entro il prossimo ottobre, sulle cui valutazioni si sa finora ben poco. La discussione, però, non è ancora entrata nel vivo.

Noi di Sbilanciamoci! crediamo sia urgente avviare un dibattito sulla direzione che il nostro paese vuole imprimere alla transizione ecologica, tema ineludibile dopo il diffondersi della pandemia di Covid-19 e la ricostruzione che attende il sistema produttivo nei prossimi anni. In questa direzione, riteniamo che la rimozione dei sussidi ambientalmente dannosi rappresenti un banco di prova importante per la credibilità del governo sulle questioni ambientali.

Con questo Rapporto ci poniamo così un duplice obiettivo: da un lato favorire una discussione il più aperta possibile sul processo di revisione dei SAD – un tema complicato, che abbraccia numerose questioni, fiscali, ambientali, legislative; dall'altro, suggerire una strategia di riforma che possa condurci alla loro definitiva cancellazione. Il Rapporto è redatto da Sbilanciamoci!, ma si è avvalso del confronto con le principali associazioni ambientaliste italiane.<sup>2</sup> Esso definisce un metodo di lavoro basato su una concertazione con gli operatori economici dei diversi settori al fine di rimuovere i sussidi dannosi all'ambiente: l'idea è quella di pianificare interventi compensativi sulle categorie coinvolte in grado di favorire la transizione ecologica dell'economia e ridurre l'impatto sulle famiglie più vulnerabili.

Siamo dell'opinione che le conseguenze economiche della pandemia non debbano rallentare la lotta al cambiamento climatico.<sup>3</sup> La diffusione del coronavirus è del resto anche la diretta conseguenza dell'impatto dell'attività umana sugli ecosistemi naturali e della riduzione della biodiversità che abbiamo loro imposto; ma sono molti anche i legami tra l'insostenibilità ambientale del nostro modello di sviluppo e il peggioramento delle condizioni di rischio e di salute.<sup>4</sup> La fase di ripresa dell'economia dovrebbe essere l'occasione per ripensare i nostri

---

<sup>1</sup> La prima edizione del Catalogo è del dicembre 2016; nel maggio 2020 è stata pubblicata la terza edizione, scaricabile [qui](#).

<sup>2</sup> Il Rapporto è a cura di Matteo Lucchese e Giulio Marcon (Sbilanciamoci!). È stato redatto con il contributo del Gruppo misto del Senato della Repubblica. Si ringraziano per la disponibilità: Veronica Aneris (Transport&Environment), Sergio Andreis (Kyoto Club), Anna Donati (Kyoto Club), Stefano Lenzi (WWF), Massimiliano Mazzanti (Università degli Studi di Ferrara), Mario Pianta (Scuola Normale Superiore, sede di Firenze, e Sbilanciamoci), Aldo Ravazzi (coordinatore del gruppo di lavoro del Ministero dell'Ambiente che ha prodotto il Catalogo dei SAD), Edoardo Zanchini (vicepresidente nazionale Legambiente), Duccio Zola (Sbilanciamoci!). La responsabilità di quanto scritto e delle proposte presentate resta comunque di Sbilanciamoci!.

<sup>3</sup> Si veda l'ebook di Sbilanciamoci! (2020), "[L'epidemia che ferma il mondo](#)", e il documento-appello dei 10 punti per la ricostruzione dell'Italia nel post-Covid "[In salute, giusta, sostenibile. L'Italia che vogliamo](#)".

<sup>4</sup> Si veda S. Lenzi "[L'ambiente ai tempi della pandemia](#)", *Sbilanciamoci.info*, 24 marzo 2020; il rapporto del WWF è disponibile [qui](#).

modelli produttivi, riconvertendo il sistema economico verso la sostenibilità, nel quadro della strategia del perseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.<sup>5</sup> Come ricordato pochi giorni fa dall'Agencia Internazionale dell'Energia e dall'Ocse, dovremmo cogliere l'opportunità storica di un prezzo del petrolio e del gas molto basso e sfruttare l'occasione dei piani di ripresa dei governi per eliminare subito i sussidi dannosi e sostituirli con investimenti in attività sostenibili.<sup>6</sup> Il programma "Next Generation EU", con la priorità data agli investimenti verdi e la disponibilità di nuove risorse, rappresenta in questo senso un'occasione da non mancare.

## **Cosa sono i Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD)?**

I SAD sono sussidi alle imprese e alle famiglie che sostengono in modo diretto o indiretto un'attività che reca un danno all'ambiente, contravvenendo al principio del "chi inquina paga". Questo può avvenire tramite l'emissione diretta di sostanze inquinanti, l'incentivo all'uso di mezzi di trasporto con elevati costi esterni o anche favorendo, a monte, la produzione di energia da mix produttivi poco sostenibili.<sup>7</sup> I SAD rappresentano dunque un costo per la società, perché alterano le decisioni di spesa di imprese e consumatori mettendo pressione sulle risorse e sull'ambiente.<sup>8</sup>

## **A quanto ammontano i SAD in Italia?**

Il Catalogo del Ministero dell'Ambiente ha rendicontato per il 2018 19,8 miliardi di sussidi ambientalmente dannosi, per il 90% sussidi alle fonti fossili. Essi si rivolgono alle imprese (per 3,8 miliardi) e alle famiglie (2,8); quote consistenti vanno al settore dei trasporti (circa 4 miliardi), a quello energetico (2,1 miliardi) e al settore agricolo (1,7). 5,1 miliardi scaturiscono dal differente trattamento fiscale del gasolio rispetto alla benzina. Si tratta spesso di sussidi introdotti sulla base di obiettivi sociali condivisibili (come ad esempio i sussidi alle famiglie per il riscaldamento domestico) o nati per sostenere la competitività delle imprese (riducendo i costi dell'approvvigionamento energetico), in fasi storiche in cui l'attenzione sulle tematiche ambientali era minore.

In questi casi, il costo sull'ambiente si contrappone al costo sociale della rimozione di un "vantaggio" acquisito. In altri, i sussidi hanno creato semplicemente posizioni di privilegio e di rendita e rappresentano un aiuto ingiustificato a determinati imprese e settori (come nel caso delle esenzioni delle royalties delle estrazioni di petrolio o gas delle compagnie petrolifere). È certo però che, a fronte di una quantificazione delle spese dirette per lo Stato, non esiste una stima attendibile dei costi che vengono sostenuti ogni anno in termini di risorse pubbliche destinate a rimediare alle conseguenze negative delle produzioni sussidiate: emissione di CO<sub>2</sub>, insorgere di malattie e patologie connesse e costi di ospedalizzazione, bonifiche dei territori, riciclo dei materiali, eccetera.

---

<sup>5</sup> Solo nell'ultimo anno l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ha pubblicato due relazioni che esprimono forti preoccupazioni riguardo ai cambiamenti climatici, fornendo basi scientifiche solide a supporto del rispetto degli obiettivi di Parigi – che quest'anno i governi saranno chiamati a verificare e ad aggiornare. Su questi aspetti si veda UNEP, *Emissions Gap Report 2019*, disponibile [qui](#).

<sup>6</sup> Sull'Agencia Internazionale dell'Energia si veda [qui](#), sull'Ocse si veda [qui](#).

<sup>7</sup> Si veda A. Zatti (2018), *Verso una riallocazione verde dei bilanci pubblici*, Pavia University Press.

<sup>8</sup> OCSE (2017), *Towards a G7 target to phase out environmentally harmful subsidies*, OECD Publishing, Parigi.

## Cosa propone questo Rapporto?

L'obiettivo di questo Rapporto è, come detto, duplice. Da un lato fornire una piccola guida ai SAD, sintetizzando le informazioni presenti nel Catalogo sui sussidi 2018. Dall'altro proporre una strategia di revisione dei sussidi dannosi che fissi il loro phase-out entro il 2025, come previsto dalla dichiarazione del G7 di Ise-Shima.<sup>9</sup> La strategia dovrebbe essere basata su pochi principi, volti a individuare un piano coerente di azione.

A nostro parere, *una riforma dei SAD non dovrebbe essere motivata unicamente dalla necessità di tagliare una spesa pubblica dannosa*. Dovrebbe invece rappresentare l'occasione per rafforzare il trasporto pubblico, ridurre la povertà energetica, favorire il percorso di conversione del sistema produttivo verso un modello di sviluppo sostenibile. Invece di imporre tagli lineari, ingestibili politicamente e spesso sbagliati, è necessario, prima di tutto, provare a *trasformare i SAD in SAF*, sussidi ambientalmente favorevoli: bisogna convincere le imprese a non ritardare misure che diventeranno nel tempo necessarie, trovando soluzioni il più possibile condivise che rafforzino la competitività del sistema produttivo e allontanando il rischio concreto di bruschi passi indietro nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale.

*Una riforma dei SAD non dovrebbe, del resto, essere percepita come ingiusta da famiglie e imprese e dovrebbero essere introdotti, ove possibile, meccanismi di compensazione che rendano più equa la distribuzione dei costi della rimozione dei sussidi, proteggendo in particolare le categorie più vulnerabili*. Si potrebbe, ad esempio, destinare un quarto delle risorse recuperate alla lotta alla povertà energetica, con uno spostamento indiretto dell'imposizione verso le famiglie più abbienti, oltre a potenziare il trasporto pubblico e l'accesso ai servizi dei cittadini.

Alla conversione del sistema produttivo potrebbero essere dedicate una buona parte delle risorse risparmiate, con diversi miliardi da investire nella transizione ecologica, nel sostegno ai territori maggiormente coinvolti nel processo di transizione e nel settore agricolo. La Figura 1, ad esempio, mostra una possibile destinazione delle risorse ottenute dalla rimozione dei SAD, sulla base di un'ipotesi di compensazione delle categorie interessate dai sussidi che ricalca le proposte descritte più avanti in questo Rapporto. L'individuazione di strumenti di compensazione per le imprese dovrebbe essere comunque basata su un confronto con il sistema industriale, in modo da individuare misure condivise, fermo restando l'obiettivo di cancellare i sussidi dannosi entro il 2025.

Si tratta di una proposta che sembra in linea con quanto affermato dal ministro dell'Ambiente Costa poche settimane fa, intervenendo al secondo incontro del Comitato ad hoc: l'intervento sui SAD "dovrà essere graduale e progressivo, con l'obiettivo di guidare a partire da quest'anno la transizione ecologica dei settori interessati, agendo a saldo zero. I sussidi dannosi per

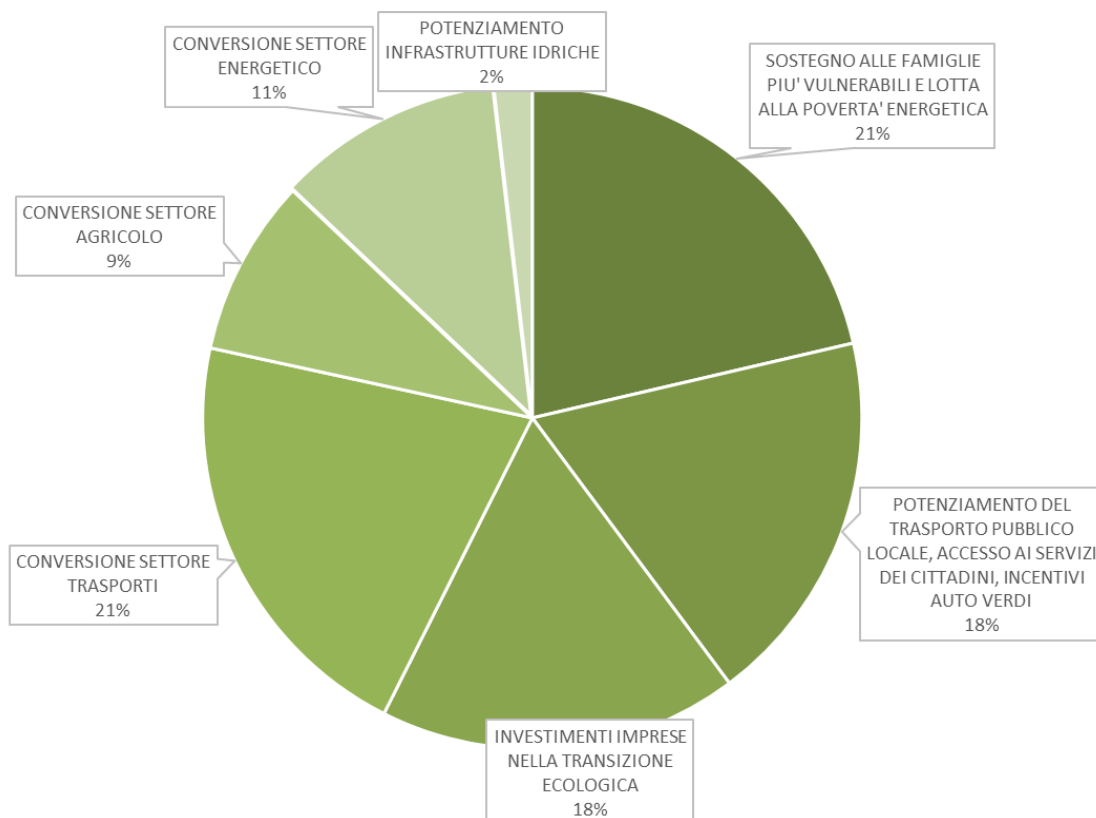
---

<sup>9</sup> Dalla Dichiarazione finale del G7: "Poiché la produzione e l'uso di energia conta per circa 2/3 delle emissioni mondiali di GHG, riconosciamo il ruolo cruciale che il settore energetico ha nella lotta al cambiamento climatico. Ci impegniamo all'eliminazione degli inefficienti sussidi ai combustibili fossili e a incoraggiare tutti i Paesi a farlo al 2025."

l'ambiente dovranno essere sostituiti da misure economiche di supporto verdi, di pari entità, che andranno a compensare i precedenti aiuti riconosciuti sia alle imprese sia alle famiglie, già provate dall'emergenza Covid". Ci sembra una posizione condivisibile, alla quale vedremo a breve quale proposta seguirà nei prossimi mesi.

A nostro parere, affinché la strategia di rimozione dei SAD sia davvero efficace, sarebbe necessario lanciare una *strategia di politica industriale coerente con un percorso chiaro di decarbonizzazione del sistema produttivo*, che aumenti le risorse a disposizione e sostenga politiche e investimenti complementari. Dai fondi provenienti dall'Europa per l'emergenza coronavirus potrebbero venire parte delle risorse. Il Green Deal Europeo, seppur con diversi limiti, potrebbe costituire la cornice di azione. Il Green Deal italiano, lanciato nell'ultima Legge di Bilancio, dovrebbe essere aggiornato per rilanciare un progetto più ambizioso.<sup>10</sup> Abbiamo la necessità, insomma, di definire una strategia capace di imprimere la direzione di sviluppo del sistema produttivo e della società per i prossimi dieci, venti anni verso una maggiore sostenibilità ambientale.

Figura 1. Uno schema di redistribuzione delle risorse ricavate dalla rimozione dei SAD



Fonte: nostra ipotesi sulla base dei principali beneficiari dei sussidi.

<sup>10</sup> In Italia le emissioni di gas serra sono diminuite del 16% tra il 1990 e il 2017, ma gran parte della riduzione è dovuta alle fasi di recessione: le emissioni sono cadute del 12,6% tra il 2007 e il 2009 e di un ulteriore 8,9% nel 2012-2014. Al di là della crisi causata dal diffondersi del coronavirus, che le ridurrà ulteriormente, è evidente che una riduzione delle emissioni al tasso medio degli ultimi trent'anni non sarà sufficiente a garantire entro il 2030 il raggiungimento del target di riduzione delle emissioni di gas serra del 50% rispetto ai livelli del 1990.

## **Il percorso di revisione dei SAD: gli impegni a livello internazionale, le politiche europee e i tentativi di riforma in Italia**

Dal 2009, quando i governi si sono impegnati al G20 di Pittsburgh a “eliminare e razionalizzare nel medio termine gli inefficienti sussidi ai combustibili fossili”, molteplici sono stati i richiami delle maggiori istituzioni internazionali (G7, G8, G20, Unione Europea, Ocse) a considerare come prioritaria una riforma dei SAD. Raccomandazioni che hanno assunto maggiore rilievo con l’Accordo di Parigi del 2015 e con l’impegno assunto nel 2016 al G7 di Ise-shima alla rimozione dei sussidi dannosi entro il 2025.<sup>11</sup>

L’Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile (l’Agenda 2030) delle Nazioni Unite afferma esplicitamente come sia necessario: “razionalizzare gli inefficienti sussidi per i combustibili fossili che incoraggiano lo spreco eliminando le distorsioni del mercato in conformità alle circostanze nazionali, anche ristrutturando i sistemi di tassazione ed eliminando progressivamente quei sussidi dannosi, ove esistenti, in modo da riflettere il loro impatto ambientale, tenendo bene in considerazione i bisogni specifici e le condizioni dei paesi in via di sviluppo e riducendo al minimo i possibili effetti negativi sul loro sviluppo, in modo da proteggere i poveri e le comunità più colpite” (target 12.c).<sup>12</sup>

Diversi studi – tra cui quelli della Banca Mondiale (2014)<sup>13</sup> e dell’Ocse (2017)<sup>14</sup> – hanno esaminato i passi necessari e le opzioni al vaglio dei governi per ridurre i sussidi dannosi all’ambiente. Essi hanno posto l’accento, in particolare, sull’importanza di disporre di informazioni dettagliate sulla dimensione e la natura dei sussidi, nonché sulla necessità di comprendere il loro impatto sui principali indicatori economici, sociali e ambientali al fine di individuare una strategia efficace per la loro rimozione. L’obiettivo di accelerare la transizione verso un’economia sostenibile è stato rilanciato di recente dalla Commissione Europea che, a fine 2019, ha promosso il suo “Green Deal”<sup>15</sup>, un insieme di iniziative di policy volte a fare dell’Europa il primo continente *carbon-neutral* entro il 2050.

La Commissione ha proposto la modifica di strumenti e regolamenti comunitari, aprendo ad una revisione della disciplina degli aiuti di Stato, che garantirebbe una maggiore flessibilità nella gestione della fase di transizione ecologica, soprattutto nelle aree e nei settori a forte dipendenza dal carbone. Ha inoltre adottato una nuova strategia di politica industriale – annunciata a marzo 2020 – centrata sul duplice obiettivo di realizzare un’economia verde e circolare e promuovere al contempo una trasformazione digitale della società.

---

<sup>11</sup> A seguito dell’accordo di Parigi è stato lanciato un processo di *peer review* su base volontaria, avviato allo scopo di analizzare le politiche ambientali e i sussidi dannosi all’ambiente nei paesi sviluppati e in quelli emergenti. L’Italia si è sottoposta al processo di *peer review* nel 2018.

<sup>12</sup> Nella Strategia Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, lanciata nel 2018, si parla esplicitamente di promozione della fiscalità ambientale come strumento per affermare modelli sostenibili di produzione e consumo.

<sup>13</sup> Banca Mondiale (2014), *Transitional policies to assist the poor while phasing out inefficient fossil fuel subsidies that encourage wasteful consumption* – Contribution by the World Bank to G20 Finance Ministers and Central Bank Governors, 18-20 September 2014.

<sup>14</sup> OCSE (2017), *Towards a G7 target to phase out environmentally harmful subsidies*, OECD Publishing, Parigi.

<sup>15</sup> Commissione Europea (2019), Communication from the commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, *The European Green Deal*. COM(2019) 640 final.

Il Green Deal sarà inoltre accompagnato dall'istituzione di un fondo comune europeo, il "Just Transition Mechanism", che dovrà sostenere la transizione dei settori e delle regioni maggiormente dipendenti da processi produttivi ad alta intensità di carbone. La Commissione spera così di ridurre la resistenza dei paesi dell'Europa dell'Est, che si sono sempre opposti a politiche ambientali più ambiziose a livello europeo per via della loro dipendenza dalle fonti fossili. Al contempo, la Banca Europea degli Investimenti rinuncerà entro il 2021 al finanziamento di attività collegate alla produzione di energia da combustibili fossili e accelererà gli investimenti in energie pulite, efficienza energetica ed energie rinnovabili.

L'importo totale delle risorse mobilitate dal Green Deal europeo dovrebbe raggiungere i 1.000 miliardi nel prossimo decennio (attraverso l'azione di un'enorme leva finanziaria), un importo che considera anche i fondi attivati dal settore privato – cui saranno garantite garanzie pubbliche – e il cofinanziamento nazionale da parte degli Stati membri.<sup>16</sup> Si tratta di una cifra importante, ma ancora insufficiente a garantire il raggiungimento dei nuovi target di riduzione delle emissioni, lasciando per ora sulle spalle dei governi il peso della conversione ecologica.

Pur scontando diversi limiti – è insufficiente nelle risorse, tiene poco in conto le differenze all'interno dell'Unione in termini di potenziale di investimento e impatto ambientale, concede troppa fiducia alla capacità dei mercati di favorire una transizione ecologica – il Green Deal costituisce tuttavia un cambio di rotta importante nell'elaborazione di una strategia comune europea per la transizione ecologica nei prossimi anni. Le misure adottate dall'Ue negli ultimi mesi per affrontare l'emergenza dovuta al diffondersi del Covid-19 potrebbero inoltre rafforzare le opportunità di investimento in campo ambientale. Il Fondo per la Ripresa, il "Next Generation EU", presentato poche settimane fa dalla Commissione Europea, e finanziato con 750 miliardi di risorse, vede, coerentemente a quanto espresso nel Green Deal, la transizione ecologica tra le priorità dei prossimi anni. Tra le misure previste, c'è anche il potenziamento del "Just Transition Mechanism" di oltre cinque volte il suo finanziamento iniziale.

Nei prossimi mesi avremo modo di capire se, nella fase post-coronavirus, l'Unione Europea saprà essere coerente con quanto dichiarato nel Green Deal, concedendo ai paesi membri lo spazio fiscale necessario a garantire maggiore efficacia a politiche di medio periodo per la lotta al cambiamento climatico. Il processo di cancellazione dei SAD potrebbe allora ricevere maggiore impulso alla luce delle risorse disponibili e da un nuovo quadro europeo coerente con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica dei sistemi produttivi. A gennaio 2019 la Commissione Europea stimava ancora sussidi ai combustibili fossili concessi dai governi dell'Ue per 55 miliardi di euro all'anno, un valore che si è mantenuto costante tra il 2008 e il 2016.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Commissione Europea (2020), Communication from the commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, *Sustainable Europe Investment Plan/European Green Deal Investment Plan*. COM(2020) 21 final. Per una revisione critica del Green Deal europeo e le proposte per migliorarlo si veda EuroMemorandum (2020) e Lucchese e Pianta (2020).

<sup>17</sup> I dati della Commissione Europea sono [qui](#). Tale cifra rappresenta peraltro una sottostima, poiché l'Ue non tiene conto dei sussidi elargiti dalle istituzioni finanziarie pubbliche né dalle imprese a controllo pubblico. La pubblicazione dell'ODI che analizza i Piani Nazionali Integrati si trova invece [qui](#). Il Rapporto dell'ODI nota anche come i paesi europei continuano a sostenere la produzione e l'uso di petrolio, gas e carbone all'estero – attraverso il

L'Overseas Development Institute (ODI) ha analizzato le prime bozze dei Piani Nazionali Integrati per l'Energia e il Clima dei paesi dell'Unione inviate alla Commissione nei primi mesi del 2019. Al di là di un generico impegno alla riduzione dei sussidi, l'ODI non ha riscontrato un significativo cambio di passo verso la loro rimozione.

Solo sette Piani Energetici e Climatici, tra cui quello dell'Italia, discutono le modalità generali di riduzione dei sussidi e le principali linee di intervento previste (Germania, Spagna, Svezia, Slovenia, Estonia, Lituania). Vi sono però differenze significative: la Germania, ad esempio, non ha intenzione di rivedere i sussidi ai consumi energetici per le famiglie più vulnerabili e ha dichiarato di voler valutare con attenzione l'impatto della revisione dei sussidi sulla competitività del sistema produttivo. La maggior parte dei paesi cita l'importanza di una riforma dei SAD, ma solo all'interno di una più ampia riforma della tassazione ambientale (e senza scendere nei dettagli). Alcuni, come Olanda e Regno Unito, ne negano addirittura la presenza – contrariamente a quanto rilevato dalle principali istituzioni europee e internazionali – sulla base di una definizione di sussidio molto restrittiva. Altri ne introducono di nuovi, come la Polonia. In generale, nessun paese ha ancora definito una *road map* chiara per la cancellazione dei SAD. A breve sarà possibile osservare se nei piani definitivi su Energia e Clima – inviati alla Commissione in questi mesi – i governi abbiano fatto qualche passo avanti.

In Italia i presupposti legislativi per una riforma dei SAD sono previsti da tempo. Sei anni fa la legge delega del febbraio 2014 (articolo 15)<sup>18</sup> aveva affidato al governo l'introduzione di "nuove forme di fiscalità [...] finalizzate a orientare il mercato verso modi di consumo e produzione sostenibili, e a rivedere la disciplina delle accise sui prodotti energetici e sull'energia elettrica, anche in funzione del contenuto di carbonio e delle emissioni di ossido di azoto e di zolfo." Essa prevedeva inoltre che il maggior gettito sarebbe stato "destinato prioritariamente alla riduzione della tassazione sui redditi, in particolare sul lavoro generato dalla green economy, alla diffusione e innovazione delle tecnologie e dei prodotti a basso contenuto di carbonio e al finanziamento di modelli di produzione e consumo sostenibili, nonché alla revisione del finanziamento dei sussidi alla produzione di energia da fonti rinnovabili", creando i presupposti per una revisione dei SAD.

Il tema della riforma dei sussidi dannosi per l'ambiente era in realtà emerso sin dal 2011, all'interno del dibattito sulla revisione delle spese fiscali (*tax expenditures*). La ricognizione operata dalla Commissione Vieri Ceriani – il Gruppo di lavoro sull'erosione fiscale – aveva individuato 720 spese per un impatto finanziario complessivo superiore ai 220 miliardi. La Commissione aveva constatato come per la maggior parte delle misure individuate non fosse stato possibile giungere a una effettiva quantificazione. Nell'elenco delle spese comparivano già quelle relative ai sussidi dannosi, sebbene manchino del tutto valutazioni sul loro impatto ambientale.<sup>19</sup>

---

credito all'esportazione e le controllate pubbliche; finora, inoltre, il monitoraggio sull'utilizzo e sulla destinazione dei fondi europei sulla base di criteri di sostenibilità ambientale è stato minimo.

<sup>18</sup> "Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più equo, trasparente e orientato alla crescita" (GU Serie Generale n.59 del 12-03-2014).

<sup>19</sup> Annualmente viene redatto un [monitoraggio sulle spese fiscali allegato alla Legge di Bilancio](#). Si veda anche [qui](#).



Passo avanti importante per la revisione dei SAD è stato l'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali", che ha incaricato il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di predisporre annualmente un *Catalogo dei sussidi ambientalmente favorevoli e dei sussidi ambientalmente dannosi*, con l'obiettivo di favorire una riforma del sistema fiscale sulla base del principio "Chi inquina paga". La prima edizione del Catalogo è stata trasmessa ufficialmente ai Presidenti del Consiglio e delle Camere nel febbraio 2017. La seconda nel luglio 2019 e la terza nel maggio di quest'anno. La pubblicazione del Catalogo ha avuto il merito di far entrare la questione della riforma dei SAD nel dibattito politico.

La discussione sulla Legge di Bilancio per il 2020-2022<sup>20</sup> e, poco prima, il dibattito sul "Decreto Clima"<sup>21</sup> hanno fatto emergere invece le diverse posizioni tra governo e associazioni degli imprenditori, mettendo in luce la difficoltà nel trovare una sintesi accettabile. Sono emerse inoltre diverse posizioni sulle modalità possibili di una riforma dei SAD: la prima bozza del Decreto Clima prevedeva addirittura un meccanismo di cancellazione lineare del 10% all'anno dei SAD a partire dal 2020, sino al loro progressivo annullamento entro il 2025; altre proposte avevano puntato su tagli selettivi annuali individuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, secondo uno schema graduale. Il dibattito tra gli esperti dei ministeri ha portato però a scarsissimi risultati a causa delle divisioni sulle priorità da individuare e sulle scelte da operare.

Alla fine, la Legge di Bilancio per il 2020 è intervenuta solo marginalmente sui sussidi e ha rimandato le decisioni in un secondo momento, istituendo una Commissione ad hoc presso il Ministero dell'Ambiente, la "Commissione per lo studio e l'elaborazione di proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi", affidandole il compito di elaborare una proposta organica per la ridefinizione, entro il 31 ottobre 2020, del sistema delle esenzioni in materia di trasporto merci, navale e aereo, di agricoltura e usi civili a partire dall'anno 2021. L'obiettivo è "ridurre la spesa pubblica e di sostenere le innovazioni e gli investimenti in ricerca, innovazione tecnologica, sviluppo e infrastrutture per la riconversione ecologica che producano una riduzione delle emissioni di gas serra entro l'anno 2030."

La legge prevede inoltre che la Commissione sia "presieduta dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, o da un suo sostituto, e composta da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, da un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico, da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da un rappresentante del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, da tre esperti nominati dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e da tre esperti nominati dal Ministro dell'economia e delle finanze. La Commissione sviluppa un ampio percorso di partecipazione democratica con il pieno coinvolgimento delle parti sociali, degli

---

<sup>20</sup> Legge del 27 dicembre 2019, n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022".

<sup>21</sup> Decreto Legge n. 111 del 14 ottobre 2019, coordinato con la legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 141, recante "Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229".

enti locali, delle comunità coinvolte, delle associazioni e dei movimenti impegnati nell'azione per il clima, delle università e dei ricercatori. [...] Alla Commissione è assegnata una dotazione finanziaria pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2020."

La norma prevede dunque un ampio percorso di condivisione delle scelte, annunciando il coinvolgimento nella redazione della *road map* di parti sociali e associazioni ambientali. Nell'atto costitutivo della Commissione si fa però riferimento all'obiettivo di riduzione della spesa pubblica – impostazione di cui abbiamo già evidenziato il limite –, mentre è ambiguo il riferimento all'anno 2030, visto che l'Italia si è impegnata a ridurre i SAD entro il 2025. Non è chiaro inoltre se la Commissione si avvarrà anche di due altri comitati istituiti negli ultimi mesi presso il Ministero dell'Ambiente: il "Comitato per la bio-economia e la fiscalità sostenibile" e il "Gruppo di studio su economia e sviluppo sostenibile", nato con il fine di consigliare il Comitato e fornire proposte normative sulle questioni economico-ambientali più rilevanti.<sup>22</sup>

Come detto, la legge di Bilancio per il 2020 è intervenuta solo marginalmente sui SAD. È stato rivisto parzialmente il meccanismo di esenzione dal pagamento delle royalties per i concessionari di coltivazione di idrocarburi, sospendendolo dal 2020 al 2022, anziché prevedendone l'eliminazione definitiva. La manovra ha modificato – riducendone in corso di stesura l'impatto – la fiscalità delle auto aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti e ai lavoratori "parasubordinati", intervenendo nella determinazione del cosiddetto *fringe benefit* imponibile al dipendente, con un sistema impositivo che comporterà un inasprimento della tassazione a crescere sulle auto più inquinanti, ma solo sui contratti stipulati all'1 luglio 2020 e sulle vetture di nuova immatricolazione, esentando quindi tutti i contratti precedenti in modo indipendente dal livello di emissione dell'anidride carbonica delle autovetture. La misura è stata, del resto, al centro di un aspro dibattito per la forte contrarietà di Confindustria alla misura. Si è inoltre provveduto, per il settore dell'autotrasporto, all'esclusione graduale della riduzione dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante a valere dall'1 ottobre 2020 per gli Euro III e dall'1 gennaio 2021 per gli Euro IV.

Assieme a tali misure, la Legge di Bilancio per il 2020 ha previsto il lancio di un "Green Deal italiano", un programma di investimenti ambientali dotato di 33 miliardi di euro nel periodo 2020-2034, cui si aggiunge la possibilità di individuare nuovi finanziamenti anche sulla base dell'emissione di titoli di stato "green", mentre è prevista anche la possibilità di coinvolgere la Bei, la Cdp e il sistema bancario nel finanziamento dei progetti.<sup>23</sup>

Le risorse saranno organizzate in tre linee di finanziamento: (i) un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali per l'economia circolare, la decarbonizzazione dell'economia e la sostenibilità ambientale sarà finanziato con 20,8 miliardi nei prossimi 15 anni; (ii) un'altra linea di finanziamento sarà dedicata agli enti locali, 3 miliardi fino al 2034 per la

---

<sup>22</sup> Tra cui si citano i sistemi di rating e di valutazione della finanza verde, i metodi di "nudging" per lo stimolo all'adozione di stili di vita e di consumo responsabili, le attività di green public procurement, gli incentivi all'adozione di iniziative in direzione della sostenibilità ambientale, campagne di promozione, smart working.

<sup>23</sup> Si veda G. Santilli, "[Vale 33 miliardi il Green new deal del Governo](#)", *Il Sole 24 Ore*, 8 gennaio 2020. Secondo il MEF, il Green Deal potrebbe arrivare a smuovere investimenti per oltre 59 miliardi di euro nei prossimi 15 anni: si veda a tal proposito [qui](#) anche per una sintesi delle principali misure.

messa in sicurezza del territorio idrogeologico e l'efficientamento e la sicurezza delle scuole, più 4 miliardi dal 2025 e fino al 2034 per le opere di edilizia pubblica; (iii) infine saranno concessi contributi alle regioni a statuto ordinario, per un totale di 5 miliardi dal 2020 al 2034. Per il solo anno 2020, considerando l'insieme degli investimenti in campo ambientale, i fondi disponibili ammonterebbero a 1,7 miliardi. Una cifra che dovrebbe essere però inferiore alle entrate previste dalla piccola revisione dei SAD e dagli introiti derivanti dalla tassa sulla plastica e dall'imposta sugli imballaggi di plastica previsti anch'essi nella Legge di Bilancio (circa 2 miliardi).

Mentre è importante sottolineare l'impegno assunto dal governo con il Green Deal, è indubbio che le risorse stanziare sembrano ancora ridotte per mettere in moto un processo di transizione ecologica davvero efficace e coerente con gli obiettivi di Parigi. La Germania ha presentato a settembre 2019 un piano da 50 miliardi complessivi da investire dal 2020 al 2023, a salire fino a 100 miliardi nel 2030, cui andranno aggiunti 86 miliardi di euro per il rinnovo della rete ferroviaria entro il 2030.<sup>24</sup> Un piano che non dovrebbe incidere sulle finanze pubbliche tedesche: dal lato delle entrate, infatti, il governo prevede l'introduzione di un sistema di prezzi per tonnellata di CO<sub>2</sub> per i settori dei trasporti e del riscaldamento residenziale (che sono fuori dal meccanismo ETS). Il costo di benzina e diesel, ad esempio, rincarerà di 3 centesimi e dal 2026 di 10 centesimi al litro.

Al fine di garantire una minore regressività della misura, è previsto a compensazione un aumento delle detrazioni per i pendolari di 5 centesimi per chilometro. Ulteriori incentivi saranno forniti per l'acquisto di auto elettriche (con la costruzione di stazioni di ricarica in tutto il territorio) e per la ristrutturazione delle case in linea con soluzioni di riscaldamento eco-compatibili (con il divieto di installare a partire dal 2025 sistemi di riscaldamento alimentati da combustibili fossili dal 2025). Sono previste anche nuove tasse sugli autoveicoli più inquinanti, un aumento dei pedaggi per i veicoli pesanti, prezzi dei voli aerei più elevati, mentre si punta a ridurre il prezzo dei biglietti ferroviari, con un abbassamento dell'IVA già a partire dal 2020. Come si vede, un piano ambizioso, che prevede la collaborazione di diversi istituti para-statali, centri di ricerca e banche, e che sarà finanziato anche con l'emissione di green bond. La Germania inoltre si è accordata nel gennaio scorso sullo smantellamento delle miniere e delle centrali a carbone ancora attive sul territorio, attraverso un risarcimento miliardario ai gestori delle centrali e all'impegno del governo a destinare una cifra pari a 30 miliardi alle regioni maggiormente colpite dal phase-out dal carbone.

Pur provenendo da diversi mix energetici e scontrandosi con diversi vincoli e soluzioni, le maggiori economie europee si confronteranno nei prossimi mesi e anni proprio sull'ambizione dei piani energetici e di lotta ai cambiamenti climatici. In Francia, dopo aver congelato la riduzione degli sgravi fiscali per il diesel e la benzina a seguito delle contestazioni dei "gilets jaunes", il governo è in attesa delle decisioni dell'assemblea *Convention Citoyenne pour le climat*, formata da 150 cittadini selezionati in modo casuale, le cui valutazioni saranno prese come base per definire le misure contro il cambiamento climatico.<sup>25</sup> La protesta dei gilets

---

<sup>24</sup> Si veda ["Germania, piano per il clima da 100 miliardi: tassa sulle emissioni, bonus per l'elettrico. Aumento biglietti aerei, giù quelli ferroviari"](#), *Il Fatto Quotidiano*, 20 settembre 2019.

<sup>25</sup> Si veda A.M. Merlo, ["Clima, Macron prova la democrazia casuale"](#), *il manifesto*, 12 febbraio 2020.

jaunes era stata scatenata da un aumento del prezzo del diesel di 6,5 centesimi e della benzina di 2,9 centesimi, riducendo di fatto il differenziale tra i due carburanti.

Come ha scritto Sbilanciamoci!<sup>26</sup>, il DL Rilancio di maggio 2020 prevede misure condivisibili per mitigare le conseguenze economiche e sociali dell'emergenza Covid-19, ma manca di una strategia sul medio e lungo termine per avviarci su una strada diversa. Nel DL Rilancio sono praticamente assenti riferimenti al Green Deal o al Green Deal europeo e agli obiettivi e alle linee di intervento da questo stabiliti, ad esempio riguardo al varo di una Legge sul Clima con obiettivi ambiziosi e vincolanti di taglio delle emissioni di CO<sub>2</sub> e gas serra o alla definizione di una politica industriale che possa favorire la riconversione produttiva dei settori energivori e *resource intensive* e assicurare la giusta transizione.

Considerando i 3 decreti seguiti all'emergenza coronavirus, decine di miliardi di euro – nella forma di sussidi, garanzie bancarie, prestiti, sgravi fiscali – sono andati alle imprese per assicurare liquidità e impedire la chiusura durante il blocco delle attività per l'epidemia. Ma si è parlato pochissimo delle condizioni a cui fornire tali aiuti e di come essi possono contribuire a ricostruire una capacità produttiva qualificata per il paese. Soltanto il caso della FCA, ora con sede all'estero e in procinto di essere acquisita da Peugeot, ha ricevuto la giusta attenzione: una proposta per richiedere investimenti nella mobilità elettrica è venuta dalle principali organizzazioni ambientaliste e da Sbilanciamoci!<sup>27</sup> Il Decreto rinvia inoltre l'introduzione della plastic tax e della sugar tax, un segnale poco incoraggiante per il futuro.

Il Decreto Rilancio avrebbe potuto essere l'occasione per un grande piano pubblico per la mobilità sostenibile, ma anche in questo caso si è trattato di una occasione persa. Di un certo interesse, tra le misure puntuali, è il potenziamento di 50 milioni in due anni degli incentivi all'intermodalità e cabotaggio, già previsti dalle norme vigenti per i cosiddetti Ferrobonus (un Sussidio Ambientalmente Favorevole nelle definizioni del Catalogo del Ministero) e Marebonus (un sussidio che il Catalogo del Ministero considera incerto per via dell'inquinamento atmosferico e del rumore veicolare che può causare). Il fondo Ecobonus per l'acquisto di auto elettriche viene incrementato di soli 100 milioni per il 2020 (si tratta comunque di una platea molto ristretta che esclude di fatto dai beneficiari le classi sociali più povere) e si dà vita a uno sperimentale buono mobilità (200 milioni) per l'acquisto di biciclette, monopattini elettrici, eccetera, da cui però si esclude il car sharing.

Contributi sono destinati al trasporto aereo e alle ferrovie, mentre sottofinanziato rimane il trasporto pubblico locale e si rischia che le aziende, autorizzate dal decreto a sospendere l'obbligo di uso di mezzi ad alimentazione alternativa, facciano massicci acquisti di mezzi pubblici diesel, in contrasto con gli obiettivi di decarbonizzazione. Vi è infine la norma che introduce l'aliquota del 110% di detrazione per gli interventi di adeguamento antisismico e alcuni interventi di efficientamento energetico, con una scarsa attenzione però alla classificazione di ciò che debba intendersi per "ibrido" e alle nuove soluzioni tecnologiche più efficienti dal punto di vista energetico e ambientale. Si tratta comunque di misure positive che, se meglio dettagliate,

---

<sup>26</sup> Si veda "[Decreto Rilancio: serve una strategia di cambiamento](#)", *Sbilanciamoci.info*, 4 giugno 2020.

<sup>27</sup> Si veda "[Il prestito statale a FCA non sia una cambiale in bianco](#)", *Sbilanciamoci.info*, 3 giugno 2020.

possono incentivare la risistemazione del patrimonio privato e pubblico. Ma il DL Rilancio rappresenta un'occasione persa soprattutto se si guarda a quello che accade altrove in Europa.

Nelle misure previste nelle ultime settimane dal governo tedesco per favorire la ripresa economica nel 2020 e 2021 c'è stata un'accelerazione delle misure "green" e un rafforzamento degli obiettivi di investimento per la transizione verde. Si parla ancora di investimenti per 50 miliardi nell'economia sostenibile, nelle rinnovabili, nella digitalizzazione, nella mobilità; un miliardo destinato alla ricerca e sviluppo di nuove tecnologie di mobilità sostenibile; una forte spinta all'industria dell'auto elettrica, sia dal punto di vista degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici puri o ibridi plug-in sia nell'espansione della rete di centraline di ricarica (con l'obbligo per le pompe di benzina di offrire anche punti di ricarica elettrici) e nella produzione di batterie.<sup>28</sup>

Anche in Francia, il presidente Macron ha annunciato nelle ultime settimane un piano da 8 miliardi per fare della Francia il primo produttore europeo di auto elettriche, incentivare l'acquisto di vetture a zero emissioni, attivare entro il 2021 100mila colonnine, risollevare la filiera dell'auto investendo in ricerca e sviluppo (per l'auto a guida assistita) e rilocalizzare la produzione a maggiore valore aggiunto in Francia.<sup>29</sup> In Italia, la discussione sul post-epidemia è invece ancora all'inizio.

## **I SAD nel Catalogo del Ministero**

### ***Settori, principali beneficiari, peso economico***

Questa sezione fornisce alcune informazioni di sintesi sui Sussidi Ambientalmente Dannosi (l'attuale suddivisione, il loro peso economico, l'impatto sulle categorie produttive e le famiglie), sui sussidi incerti e su quelli favorevoli, sulla base delle indicazioni contenute nella terza edizione del Catalogo del Ministero, uscita a maggio 2020. Essa propone inoltre alcune valutazioni sui costi ambientali dei settori coinvolti, richiamando i risultati di un recente studio dell'Ufficio Studi del Senato. Infine, viene brevemente discusso quanto contenuto nel recente "Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima" in merito alla strategia di riforma dei SAD e all'identificazione delle priorità per una loro progressiva cancellazione.

Il Catalogo del Ministero dell'Ambiente ha stimato per l'anno 2018 un totale di 19,8 miliardi di sussidi ambientalmente dannosi (considerando i 52 sussidi, su 72, per i quali è possibile valutare l'effetto finanziario). Si tratta per la quasi totalità di sussidi alle fonti fossili (17,7 miliardi, quasi il 90%). Nella classificazione del Ministero, due terzi sono sussidi relativi al settore energetico (13,2 miliardi); per un quinto IVA agevolata su determinate classi di beni e prodotti (4 miliardi); l'8% sono sussidi ai trasporti (1,6 miliardi), il 4% riguardano complessivamente il settore agricolo (0,3 miliardi di euro) e i sussidi ad altri settori (700 milioni di euro) (si veda la Figura 2).<sup>30</sup>

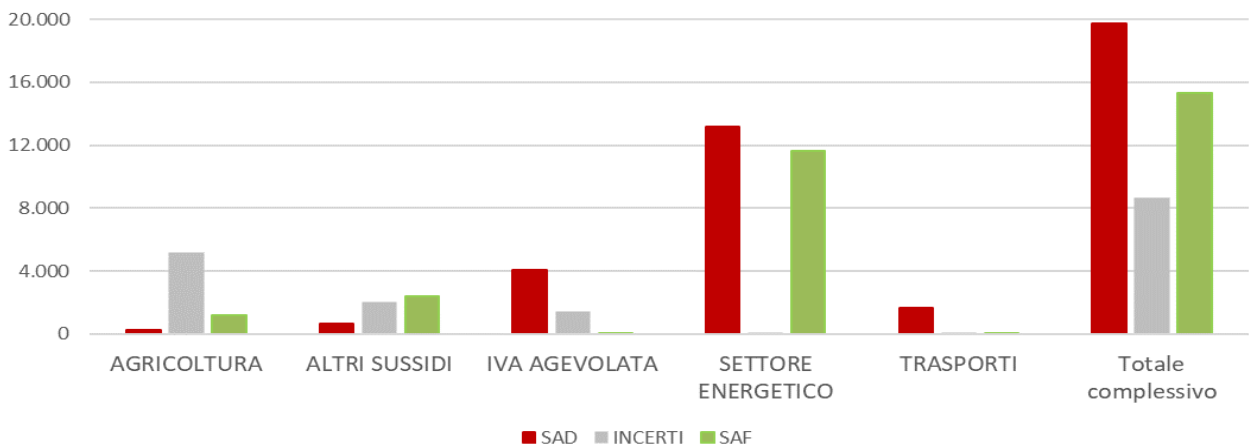
---

<sup>28</sup> Si veda I. Bufacchi, "[Germania, grande piano di rilancio dei consumi. Giù Iva al 16% e bonus 300 euro per figlio](#)", *Il Sole 24 Ore*, 4 giugno 2020; G. Meoni, "[Auto elettrica, la Germania raddoppia gli incentivi a 6mila euro. Escluse benzina e diesel. Ecco chi ci guadagna](#)", *Il Sole 24 Ore*, 4 giugno 2020.

<sup>29</sup> Si veda "[Macron: 8 miliardi all'industria dell'auto per conquistare la leadership nelle elettriche](#)", *Il Sole 24 Ore*, 26 maggio 2020.

<sup>30</sup> Si tratta per lo più di sussidi indiretti (quelli diretti ammontano a soli 1,6 miliardi).

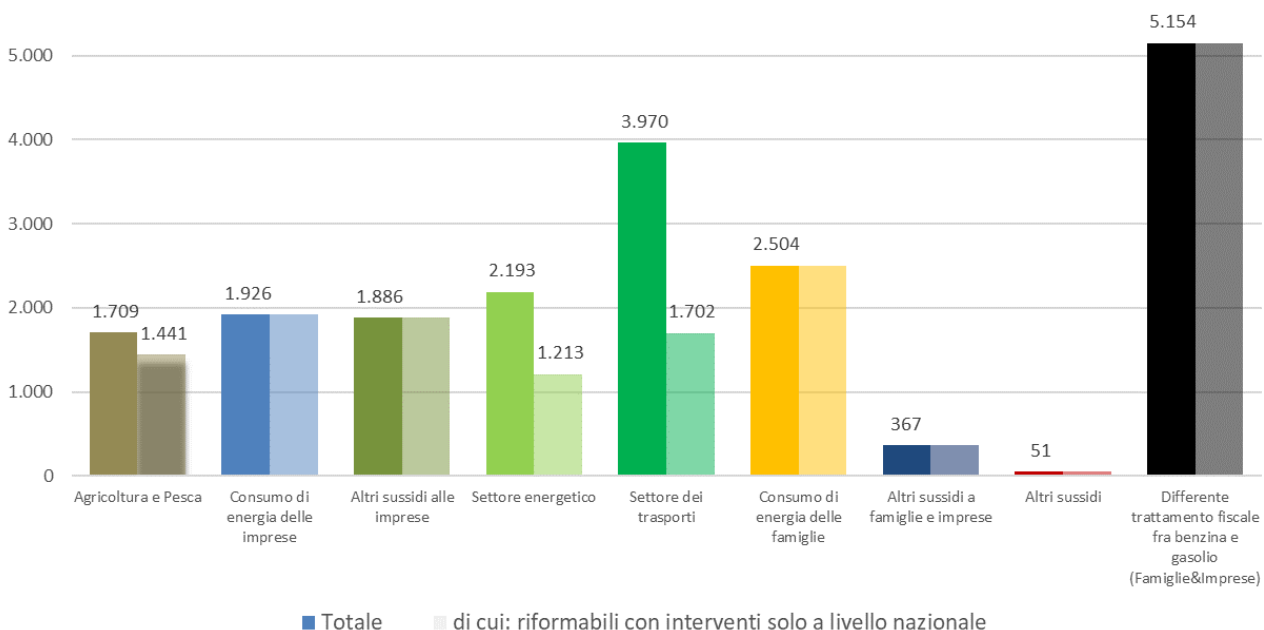
Figura 2. Distribuzione sussidi per settore di intervento per il 2018 secondo il Catalogo (in milioni)



Fonte: Catalogo del Ministero dell'Ambiente, maggio 2020.

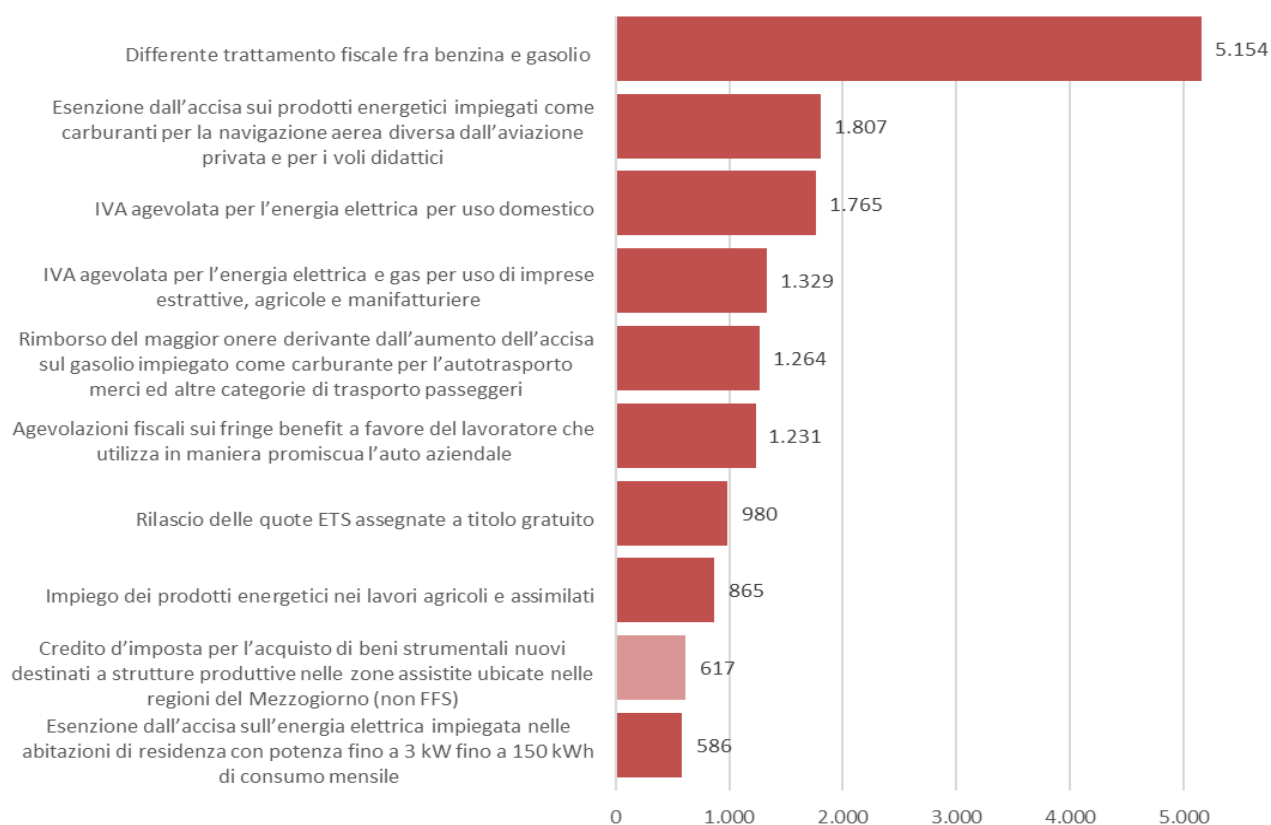
Considerando solo gli effetti diretti sulle diverse categorie, la Figura 3 riclassifica i sussidi sulla base del principale beneficiario (considerando a parte il differente trattamento fiscale di benzina e gasolio). Per via delle diverse misure che prevedono la riduzione dell'IVA sui beni agricoli, i sussidi all'agricoltura arrivano a 1,7 miliardi. I sussidi alle imprese, al netto del comparto energetico e dei trasporti, toccano i 3,8 miliardi; il settore dei trasporti sfiora i 4 miliardi. I sussidi diretti alle famiglie sono principalmente quelli relativi al riscaldamento delle abitazioni e al relativo consumo di energia, e ammontano a 3 miliardi. Tra i sussidi, quelli riformabili a livello nazionale – sui quali non è previsto alcun vincolo di riformabilità a livello europeo o internazionale – ammontano a 16,2 miliardi; i restanti 3,5 riguardano misure a favore dei trasporti (aereo e marittimo), il rilascio delle quote ETS assegnato a titolo gratuito e alcuni sussidi per l'agricoltura. La Figura 4, infine, elenca i primi 10 sussidi per effetto finanziario.

Figura 3. Classificazione per settore beneficiario dei SAD per il 2018 (in milioni)



Fonte: nostre elaborazioni su Catalogo del Ministero dell'Ambiente, maggio 2020.

Figura 4. Principali SAD per effetto finanziario per il 2018 (in milioni)



Fonte: Catalogo del Ministero dell'Ambiente, maggio 2020.

### **Costi esterni ambientali, imposte ambientali e sussidi dannosi: chi inquina paga?**

Un'analisi dell'Ufficio Studi del Senato<sup>31</sup> ha stimato in oltre 50 miliardi di euro (3,2% del Pil) i costi esterni ambientali dovuti ai diversi settori produttivi dell'economia (una stima della pressione che la loro attività genera sull'ambiente) nell'anno 2013. Tale stima si basa sui costi generati dall'emissione di diversi elementi inquinanti calcolati dall'Istat nei conti economici ambientali (gas serra, macroinquinanti atmosferici, metalli pesanti e rumore). I costi sono dovuti per il 67% ai settori produttivi (33,6 miliardi di euro) e per il restante 33% alle famiglie (16,6 miliardi) – questi ultimi suddivisi prevalentemente fra riscaldamento delle abitazioni (9,4 miliardi) e trasporti (7,1 miliardi). Per le imprese, il maggior contributo viene dall'industria (13,9 miliardi di euro), seguita dall'agricoltura (con una stima molto elevata e pari a 10,9 miliardi) e dai servizi (8,8). Secondo il modello utilizzato nell'analisi, i costi ambientali esterni per l'agricoltura sono dovuti principalmente agli effetti delle emissioni dovute agli allevamenti e all'uso di fertilizzanti.

Lo studio esamina anche la distribuzione delle imposte ambientali per il 2013, definite così quando la loro base imponibile è costituita da una quantità fisica che ha un impatto negativo

<sup>31</sup> Si veda A. Molocchi (2017), [Chi inquina paga? Tasse ambientali e sussidi dannosi per l'ambiente. Ipotesi di riforma alla luce dei costi esterni delle attività economiche in Italia](#). Documento di Valutazione n. 6, Ufficio di Valutazione del Senato.

specifico e provato sull'ambiente. Il maggiore gettito è dato dalle accise sull'energia (81%), seguite dalle tasse sui trasporti (18%) e dalle tasse sull'inquinamento (1%). Le tasse sulla circolazione dei veicoli, che in Italia sono collegate alla potenza dei motori, contribuiscono per il 10,4% al gettito complessivo delle imposte ambientali.

Lo studio ha dunque confrontato l'entità dei costi esterni ambientali di famiglie e settori produttivi con il gettito delle imposte ambientali pagate dagli stessi. Ne risulta che le famiglie pagano il 70% in più in tasse dei loro costi esterni ambientali (pagano imposte per 28,3 miliardi e producono costi esterni per 16,6), le imprese il 26% in meno (pagano 24,8 miliardi e generano 33,6 miliardi di costi sull'ambiente); tra quest'ultime, i servizi pagano il 57% in più dei loro costi esterni, mentre agricoltura e industria rispettivamente il 93% e il 27% in meno.

Vi sono inoltre quattro branche dell'economia, fra le 64 esaminate, che risultano pagare in maniera del tutto marginale rispetto ai costi ambientali prodotti a carico della collettività: si tratta del trasporto marittimo (1% in meno), del trasporto aereo (6%), dell'agricoltura (6,6%) e dell'elettricità e gas (16,9%). Nel comparto manifatturiero vi sono invece quattro branche che pagano molto meno di quanto dovrebbero: il settore del coke e della raffinazione, l'industria del vetro e della ceramica, del cemento e altri minerali, la metallurgia, l'industria della carta.

Una revisione dei SAD e, più in generale, della tassazione fiscale secondo il principio del "Chi inquina paga" dovrebbe tenere conto di questi confronti. Comparando questi risultati con i settori beneficiari dei SAD emerge infatti un gruppo di cinque settori (trasporto aereo, trasporto marittimo, pesca, raffinazione, agricoltura e allevamento) che associano alti costi esterni ai benefici derivanti dai sussidi. A questi si aggiungono il trasporto stradale, la metallurgia, i prodotti da minerali non metalliferi, l'elettricità e il gas, i rifiuti, la chimica e la gestione dell'acqua con valori di medio-alta intensità di costi sull'ambiente e importanti benefici in termini di sussidi ricevuti.

### ***Il Catalogo è un work in progress: restano fuori diversi sussidi dannosi per l'ambiente e i sussidi regionali sono analizzati solo marginalmente (per ora)***

È bene ricordare che la valutazione dell'impatto complessivo dei sussidi dannosi (19,8 miliardi) rappresenta una stima per difetto. Il Catalogo stima infatti gli effetti finanziari solo per un sottoinsieme dei sussidi individuati. Dal computo complessivo del Ministero dell'Ambiente sono per ora tenuti fuori i sussidi presenti nelle tariffe per i servizi pubblici (come le bollette per l'energia elettrica, il gas, l'acqua), il settore dei rifiuti, gli investimenti e le attività in combustibili fossili generati come prestiti o garanzie pubbliche<sup>32</sup> (da Cdp, Sace, Simest), nonché i sussidi "esteri" derivanti dai crediti all'esportazione.

Alcune associazioni ambientaliste hanno lamentato l'assenza, inoltre, dell'accisa relativa al gas naturale nei trasporti che di fatto è quasi nulla: una condizione che accomuna l'Italia a pochi paesi europei. Transport&Environment ha proposto di portare il valore dell'accisa applicata al gas nei trasporti almeno al livello del valore attuale di quella applicata al diesel.<sup>33</sup> Si tratta di un

---

<sup>32</sup> Legambiente stima nel suo Rapporto [Stop sussidi alle fonti fossili](#) (marzo 2019) in circa 1,5 miliardi tali sussidi.

<sup>33</sup> Si ringrazia Veronica Aneris (Transport&Environment) per averci inviato la proposta.



passaggio graduale da 0.00331 €/m<sup>3</sup> a 0.628 €/m<sup>3</sup> in 5 anni. Un incremento annuo di euro 0,104 per metro cubo, ad esempio, porterebbe ad entrate per circa 100 milioni solo nel primo anno. Secondo gli estensori della proposta, il trattamento di favore nei confronti del gas non è giustificato dalle performance attuali di tale combustibile fossile, né in termini di riduzione della CO<sub>2</sub>, né in termini di riduzione di NO<sub>x</sub>, PM e delle nanoparticelle, particolarmente pericolose per la salute umana ma al momento non misurate perché non incluse nella normativa. Secondo le stime di Transport&Environment la misura interesserebbe non oltre 1 milione di cittadini (di cui circa 945mila proprietari di auto private, circa 1.900 autocarri a GNL e 2.750 camion a CNG).<sup>34</sup> Da ultimo, occorre ricordare che l'analisi dei sussidi ambientalmente dannosi a livello regionale è ancora ad uno stadio iniziale. È comunque intenzione del Ministero dell'Ambiente allargare l'analisi con l'aiuto delle Regioni e degli enti locali.

***La suddivisione dei SAD nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC): sussidi aggredibili in via prioritaria, da approfondire, da riformare a livello internazionale***

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), diffuso a gennaio 2020, identifica una lista di sussidi dannosi aggredibili "in via prioritaria". Poiché la lista non è aggiornata alle più recenti edizioni del Catalogo del Ministero dell'Ambiente, la valutazione degli impatti finanziari non è coerente con le ultime stime disponibili. Il PNIEC suddivide comunque i SAD in tre gruppi:

- a) sussidi con impatto ambientale rilevante per il Piano energia e clima, da esaminare e valutare prioritariamente in maniera più approfondita, anche con le Amministrazioni e i rappresentanti dei cittadini e delle imprese coinvolti, al fine di individuare eventuali compensazioni (lista prioritaria di approfondimento);
- b) sussidi che richiedono ulteriori approfondimenti tecnici (lista secondaria da approfondire tecnicamente);
- c) sussidi da riformare a livello comunitario o globale.

Considerando la platea di sussidi identificata dal PNIEC, adottando la stessa classificazione e utilizzando le stime aggiornate dell'ultimo Catalogo, il PNIEC stima indirettamente:

- 8 miliardi di sussidi aggredibili in via prioritaria;
- 6,4 miliardi di sussidi per cui sarebbe richiesto un approfondimento tecnico (sebbene non venga specificata la direzione dell'approfondimento); tra questi vi sono i 5,1 miliardi del differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio e l'esenzione dall'accisa sull'energia elettrica impiegata nelle abitazioni di residenza con potenza fino a 3 kW e fino a 150 kWh di consumo mensile;
- 3,2 miliardi di sussidi da riformare a livello comunitario o globale (o perlomeno per cui sarebbe necessario un accordo a livello internazionale, in particolar modo per i tratti extra-nazionali). In quest'ultimo gruppo compaiono i sussidi relativi al trasporto aereo e

---

<sup>34</sup> Segnaliamo anche il caso delle spese sostenute per l'acquisto di stufe a pellet o a legna, possibili all'interno delle deduzioni per l'Ecobonus (un SAF), il cui utilizzo ha un impatto inquinante particolarmente elevato, soprattutto in termini di emissioni di PM<sub>2,5</sub>.

marittimo, per cui la presenza di linee o tratte internazionali impone una risoluzione a livello comunitario. In linea di principio, tuttavia, nulla vieta che la rimozione dei sussidi avvenga in via preliminare sulle tratte nazionali.

L'individuazione di una lista di priorità è senza dubbio un passo avanti nella giusta direzione, ma rimangono poco chiare le modalità di attribuzione e le motivazioni dietro gli approfondimenti tecnici.

### ***I sussidi incerti***

I sussidi incerti ammontano a circa 8,6 miliardi nel 2018: secondo la classificazione del Ministero, per quasi il 60% si tratta di sussidi al settore agricolo (5,1 miliardi); 1,4 miliardi sono destinati all'IVA agevolata al 10% per le riparazioni e ristrutturazioni di abitazioni private. Quest'ultimo è un sussidio che migliora sotto il profilo ambientale le vecchie abitazioni – anche grazie alla sovrapposizione con i diversi bonus ambientali per la casa – riducendo la spinta alla costruzione di nuovi locali e sostenendo un settore particolarmente colpito dalla crisi come quello delle costruzioni. Secondo il Ministero, però, la mancanza di un esplicito vincolo di condizionalità ambientale lo rende incerto negli effetti sull'ambiente.

Rispetto ai sussidi agricoli, la questione centrale riguarda la PAC, la Politica Agricola Comunitaria. I tentativi di vincolarla a pratiche non dannose per l'ambiente hanno avuto scarso successo poiché il pagamento è vincolato solo in via marginale al mancato rispetto del "greening". Si tratta in questo caso di sussidi concessi a livello europeo: la sfida nazionale e regionale è in questo caso sulla scelta di criteri ambientali di selezione ex-ante degli investimenti finanziati. Sono valutati come incerti la proroga del super-ammortamento, l'ampliamento dell'iper-ammortamento e la proroga di concessione dei finanziamenti agevolati per l'acquisto di nuovi macchinari, impianti e attrezzature da parte delle piccole e medie imprese (la cosiddetta "Nuova Sabatini") che negli anni recenti hanno rappresentato i principali strumenti di politica industriale del nostro paese (1,5 miliardi complessivi nel 2018).

Per tali misure si potrebbe pensare all'introduzione di determinati requisiti di condizionalità ambientale che ne vincolino l'accessibilità. Una possibilità è quella di modulare l'incentivo sulla base dell'impatto previsto del nuovo macchinario sull'ambiente, del raggiungimento di determinati obiettivi incrementali di riduzione dell'inquinamento o della necessità di convertire impianti tradizionali inquinanti.<sup>35</sup> Un'altra possibilità è quella di definire un indicatore di sostenibilità da associare a ciascuna impresa nei diversi settori produttivi, sull'esempio degli indicatori sintetici di affidabilità fiscale, come proposto da Legambiente.<sup>36</sup>

I parametri dovrebbero essere condivisi con le associazioni di categoria. In questa direzione, la definizione nei prossimi mesi di una "tassonomia delle attività eco-compatibili", redatta dal gruppo di esperti sulla finanza sostenibile della Commissione Europea, potrebbe rappresentare

---

<sup>35</sup> L'agevolazione Tremonti Ambientale abrogata nel 2012 con il Decreto Crescita, come pure le agevolazioni sul Conto Energia, possono fornire utili indicazioni per modulare e fissare meglio gli incentivi.

<sup>36</sup> Si veda "[Le proposte di Legambiente e del ForumDD per la giustizia sociale e ambientale](#)", *Forum DD*, 11 novembre 2019.

un utile riferimento, condiviso a livello europeo, su cui basarsi. Gli strumenti digitali sono divenuti ormai essenziali per migliorare l'efficienza nella gestione dell'energia, specialmente nel settore agricolo e in quello dei trasporti. Come previsto dal Green Deal europeo, si potrebbe allora favorirne la diffusione, modificando in tale direzione gli incentivi di Industria 4.0.<sup>37</sup>

### ***I sussidi ambientalmente favorevoli (SAF)***

Nei SAF sono inseriti principalmente gli "Incentivi per l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili diverse dal fotovoltaico" e il "Conto energia" (un pacchetto di misure basato sul programma europeo di incentivi in conto esercizio della produzione di elettricità da fonte solare utilizzando impianti fotovoltaici *grid-connected*), per un totale di 11,6 miliardi nel 2018 (su un totale di quasi 15,3). Tra i SAF, il Catalogo include la detrazione del 50% o 65% per interventi di riqualificazione energetica degli edifici esistenti di qualsiasi categoria catastale, anche rurale, posseduti o detenuti (1,6 miliardi), insieme ad altre misure per interventi di natura edilizia, in particolare per interventi relativi all'adozione di misure antisismiche per le parti strutturali. Di fatto, i tre SAF appena citati compongono l'86% del totale dei sussidi favorevoli per cui è possibile effettuare una stima per l'anno 2018. I SAF per il settore agricolo valgono invece per il Ministero il 7,8% (1,2 miliardi).

### **Le proposte per il superamento dei SAD entro il 2025**

In questa sezione vengono illustrati quattro semplici punti su cui basare un piano di riduzione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD) fino alla loro definitiva cancellazione entro il 2025. Nel proporre alcune ipotesi di intervento, il rapporto definisce un metodo di lavoro basato soprattutto sull'individuazione di misure compensative volte al sostegno delle famiglie più vulnerabili e alla riduzione della povertà energetica, e ad una concertazione con gli operatori economici dei diversi settori al fine di ridurre i costi della transizione ecologica.

### ***Le risorse recuperate dai SAD devono essere investite nella transizione e nella lotta alla povertà energetica***

In una fase di incertezza economica come quella attuale, il recupero di risorse derivante dalla cancellazione dei SAD non dovrebbe essere destinato al consolidamento delle finanze pubbliche, ma riconvertito in misure a favore di un'economia sostenibile. È del resto importante evitare il rischio che, di fronte alla crisi, le imprese chiedano deroghe alle norme ambientali e alla revisione dei SAD – le prime avvisaglie in questa direzione ci sono già state. A nostro parere parte delle maggiori entrate dovrebbero andare ad aumentare gli investimenti (privati e pubblici) per favorire la transizione ecologica del sistema produttivo e compensare, ove possibile, i settori coinvolti nella rimozione del sussidio dannoso. Per le famiglie, invece, si tratterà di limitare il più possibile l'impatto sperequativo che la rimozione dei sussidi potrà avere

---

<sup>37</sup> Nell'ultima Legge di Bilancio è previsto un credito d'imposta per il 2020, 2021 e 2022, pari al 10% delle spese sostenute per progetti ambientali che includono beni strumentali nuovi legati a Industria 4.0 (pari a 60mila euro per ciascun beneficiario).

sui nuclei più vulnerabili, riducendo la povertà energetica e/o compensando la rimozione dei sussidi soprattutto con un miglioramento dei servizi di trasporto pubblico.

### ***Se possibile, trasformare i SAD in SAF***

Procedere con un taglio lineare dei sussidi (ad esempio imponendo un taglio secco del 10% di tutti i sussidi in un anno per poi salire negli anni successivi, come nella proposta originale presentata nella prima bozza del Decreto Clima) rappresenta a nostro parere una scelta sbagliata. Primo, perché i tagli lineari possono essere politicamente difficili da proporre, soprattutto in una situazione di crisi come quella attuale. Secondo, perché sottovalutano l'importanza della fase di individuazione dei meccanismi di compensazione, fondamentali per non generare attriti dovuti a effetti redistributivi distorti. Terzo, semplicemente perché, in alcuni casi, non sono necessari. L'obiettivo, si pensi soprattutto ai sussidi alle imprese, dovrebbe essere provare a trasformare i Sussidi Ambientalmente Dannosi in Sussidi Ambientalmente Favorevoli.

In alcuni casi, questo è relativamente semplice. Si possono introdurre requisiti di condizionalità ambientali stringenti o una rimodulazione del sussidio che riduca l'impatto ambientale senza compromettere – o almeno facendolo in misura limitata – il fine sociale o di competitività per cui quel sussidio è nato. Un caso studio potrebbe essere quello del Credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive nelle zone assistite ubicate nelle regioni del Mezzogiorno<sup>38</sup> (sussidio che vale 600 milioni nel 2018, ed è ancora attivo nel 2020), per cui avrebbe davvero poco senso imporre un taglio lineare, mentre sarebbe meglio subordinare il credito d'imposta a uno o più vincoli ambientali o obiettivi di efficienza energetica.<sup>39</sup> Come detto per i sussidi incerti, potrebbero essere previsti meccanismi di penalizzazione quando siano assenti alcune condizioni di sostenibilità ambientale degli investimenti; viceversa, potrebbero essere previsti meccanismi premiali qualora tali condizioni siano invece presenti.

In altri casi, il passaggio da SAD a SAF è più complicato perché diventa decisiva l'individuazione di un meccanismo di compensazione per le categorie interessate. Vi sono anche casi in cui interventi compensativi non sono necessari o sono inutili – quando non è in gioco alcun fine sociale o non è intaccata la competitività di un settore –, come per l'adeguamento delle royalties per l'estrazione di petrolio e gas a terra e in mare, riviste solo marginalmente con la Legge di Bilancio 2020. L'articolo 94 ha previsto infatti l'eliminazione delle esenzioni solo per gli anni 2020, 2021, 2022, anziché la loro definitiva cancellazione come richiesto dalle organizzazioni ambientaliste, visti gli alti profitti delle compagnie petrolifere.

Legambiente ha proposto di innalzare le royalties almeno al valore della media europea, il 20%, sia per le estrazioni a terra che in mare (le stime sono di circa ulteriori 160 milioni), eliminando inoltre la deducibilità delle royalties versate alle regioni (circa 100 milioni). I proventi aggiuntivi, stimati in 260 milioni (fino a 310 dal 2023) potrebbero essere investiti nella transizione

---

<sup>38</sup> Art. 1, commi 98, 99 e 101, Legge 28 dicembre 2015, n. 208.

<sup>39</sup> Il Catalogo (pag. 31) propone ad esempio di vincolare l'acquisto di beni strumentali a strutture produttive che non comportino un maggior consumo di suolo (inteso come copertura artificiale tale da rendere il suolo impermeabile, in base alla definizione dell'ISPRA).

ecologica del sistema produttivo e del settore energetico e nelle aree maggiormente colpite dai processi di riconversione.<sup>40</sup>

### ***Compensare le famiglie e sostenere la transizione ecologica del sistema produttivo***

L'obiettivo del legislatore dovrebbe essere dunque quello di individuare, ove possibile, un percorso di riduzione dei SAD che preveda forme di compensazione per famiglie e imprese, favorendo la transizione del sistema produttivo verso sistemi più sostenibili e trasformando, quando possibile, i sussidi dannosi in sussidi favorevoli all'ambiente. Di seguito riportiamo alcune ipotesi di intervento che prevedono possibili meccanismi di compensazione per i principali SAD, sulla base delle proposte e dei documenti delle associazioni ambientaliste consultate o prendendo ad esempio misure introdotte in altri paesi europei.

1. Il trattamento fiscale più favorevole del gasolio auto rispetto alla benzina<sup>41</sup> incoraggia l'utilizzo di veicoli diesel – nel 2019 sono alimentati a gasolio circa 17,5 milioni di veicoli in Italia, il 44% del totale – che hanno costi esterni ambientali maggiori rispetto alle auto a benzina. In termini di impatto finanziario il mancato gettito ammonta a circa 5,2 miliardi (escludendo l'IVA) nel 2018. Un innalzamento graduale dell'accisa applicata al gasolio al valore attuale di quella applicata alla benzina o a un valore leggermente superiore – tenendo conto del diverso contenuto energetico dei due carburanti – ridurrebbe l'inquinamento, garantirebbe un volume di entrate significativo (seppure inferiore all'attuale effetto finanziario) e aumenterebbe l'incentivo a investire in macchine meno inquinanti e a scelte di trasporto più pulite. L'attuale differenziale di 11 centesimi al litro potrebbe essere ridotto aumentando di 2 centesimi all'anno l'accisa sul gasolio fino al 2025. Un innalzamento maggiore sarebbe previsto nel caso si volesse tenere conto del diverso contenuto energetico dei due carburanti (ci sarebbero 18 centesimi di differenza fra le accise).<sup>42</sup>

In parallelo, andrebbe adeguata la tassazione relativa al GPL e al metano, al fine di non fornire incentivi distorti al consumatore. Le maggiori entrate dovrebbero finanziare anzitutto un incremento delle detrazioni fiscali alle famiglie più vulnerabili o dei fondi per la povertà per limitare l'impatto sui redditi meno elevati. Le risorse potrebbero andare poi al potenziamento della rete del trasporto pubblico locale (come l'acquisto di autobus "a zero o a basse emissioni") e a migliorare l'accesso ai servizi per i cittadini (come ridurre il costo dell'abbonamento al trasporto pubblico o dell'accesso a modalità di tipo sharing). Si può anche pensare a misure direttamente rivolte ai pendolari, ad esempio la detrazione di una determinata somma per chilometro percorso tra casa e lavoro, sulla scia di quanto proposto in Germania. È del resto incerto il modo in cui la pandemia inciderà sulle preferenze dei cittadini rispetto all'uso del

---

<sup>40</sup> Legambiente (2019a) sostiene anche la necessità di adeguare i canoni per le attività estrattive, che non arrivano a 45 milioni di euro l'anno a fronte di ricavi per il settore pari ad almeno 3 miliardi. La proposta è di fissare un canone minimo per il prelievo di materiali da cava pari a 2 Euro/mc su tutto il territorio nazionale, a crescere fino al 2025. Si arriverebbe a entrate pari a 171 milioni nel primo anno, fino a 684 milioni nel 2025. In proposito, si veda anche [qui](#).

<sup>41</sup> Allegato 1 del TUA del D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504.

<sup>42</sup> In quest'ultimo caso, però, si preannuncerebbe un aumento superiore a quello discusso in Francia e previsto in Germania.

trasporto pubblico locale e alle modalità di trasporto sharing: per questo, sarebbe importante fornire segnali chiari di investimento nella direzione di una mobilità integrata sostenibile.<sup>43</sup>

Un'altra possibilità è potenziare e rendere strutturale gli incentivi per l'acquisto e il noleggio di vetture a basse emissioni, almeno fino al 2025, coerentemente con l'obiettivo di elettrificazione del parco auto (praticamente un SAF). Risorse aggiuntive potrebbero venire da una tassazione progressiva dei veicoli (per l'immatricolazione e la circolazione) legata all'emissione di CO<sub>2</sub> anziché alla cilindrata e ai cavalli fisici, in modo da colpire i veicoli più potenti ed ecologicamente inefficienti, come proposto da Sbilanciamoci! nella sua *Controfinanziaria*.<sup>44</sup> Occorre considerare che la preferenza dei consumatori per veicoli più grandi, come i SUV, potrebbe bilanciare nel breve periodo gli effetti positivi sull'ambiente dell'aumento delle macchine elettriche in circolazione (i SUV consumano in media il 25% in più di benzina e sono di più difficile elettrificazione).<sup>45</sup> La terza edizione del Catalogo individua inoltre come SAD l'esenzione del pagamento della tassa automobilistica per i possessori di veicoli ultratrentennali, le "auto storiche", i cui possessori pagano solo una tassa di circolazione forfettaria nel caso di utilizzo del veicolo su strada, e da cui si potrebbero ricavare circa 400 milioni.

Specialmente nel caso della spesa per trasporti, la rimozione dei sussidi dovrebbe anche individuare meccanismi di compensazione che tengano conto delle famiglie che vivono nelle aree più periferiche e marginalizzate. Gli aspetti di equità sono del resto decisivi affinché le strategie di intervento siano accettate e sostenibili.<sup>46</sup> Il Consiglio d'Analisi Economica francese ha recentemente realizzato una simulazione sull'impatto dell'introduzione di una carbon tax sul potere d'acquisto delle famiglie francesi, analizzando la capacità di diversi meccanismi di compensazione nel rendere più equo il suo impatto distributivo.<sup>47</sup> Il miglior risultato è dato da un mix di interventi basato su trasferimenti diretti alle famiglie sulla base del reddito e dell'area di residenza: i primi tengono conto delle disuguaglianze verticali (le differenze di reddito all'interno della popolazione), i secondi dei differenti consumi all'interno di ogni decile (il cui impatto viene approssimato dall'area di residenza, urbana o rurale). Meccanismi di controllo sui prezzi dei carburanti dovrebbero poi assorbire eventuali shock sui prezzi del petrolio. La soluzione più efficace prospettata dal Consiglio d'Analisi è dunque un mix di politiche che ridisegni, almeno in parte, il sistema fiscale dopo l'introduzione della carbon tax. Simulazioni di questo tipo realizzate sul contesto italiano sarebbero molto importanti nel definire politiche adeguate al processo di de-carbonizzazione e nel garantire un dibattito informato e consapevole, come raccomandato anche dall'Ocse (2017).

---

<sup>43</sup> Si veda l'articolo di A. Donati, "[Covid-19: che fine farà la mobilità sostenibile?](#)", *Sbilanciamoci.info*, 28 aprile 2020.

<sup>44</sup> Una strategia per la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti in Italia è discussa in Transport&Environment (2019), *Emission reduction strategies for the transport sector in Italy*.

<sup>45</sup> Alcuni incentivi per il rinnovo dei veicoli per le imprese e per la rottamazione dei veicoli più inquinanti sono stati finanziati all'interno del DL Fiscale (Decreto Legge n. 124 del 26 ottobre 2019, "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili"), del Decreto Clima (sopra richiamato) e anche del Decreto Milleproroghe (Decreto Legge n. 162 del 30 dicembre 2019, recante "Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica").

<sup>46</sup> Si veda D. Klenert, C. Hepburn, "[Making carbon pricing work for citizens](#)", *Vox.eu*, 31 July 2018.

<sup>47</sup> Il paper è disponibile [qui](#). Sull'introduzione di una carbon tax in Italia si veda anche Molocchi (2017) e il Report dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani curato da B. Bonini [Carbon tax: il prezzo da pagare per salvare il pianeta](#), sulla base dei dati del Fondo Monetario Internazionale.

2. L'IVA agevolata per l'energia elettrica per uso domestico<sup>48</sup> (1,8 miliardi), così come l'esenzione dall'accisa sull'energia elettrica impiegata nelle abitazioni di residenza con potenza fino a 3 kW e fino a 150 kWh di consumo mensile<sup>49</sup> (600 milioni), hanno il merito di ridurre il costo dell'acquisto di energia per le famiglie più vulnerabili.<sup>50</sup> La loro rimozione potrebbe avere quindi effetti indesiderati, compreso un aumento della povertà energetica, già elevata in Italia.<sup>51</sup> L'innalzamento del prezzo dell'energia potrebbe inoltre favorire, in via indiretta, uno spostamento delle famiglie verso traiettorie di consumo più dannose all'ambiente – anche rispetto all'attuale mix energetico di generazione elettrica – come il gas.

Mentre è possibile promuovere la diffusione di elevati standard di efficienza energetica nelle case sostituendo, ad esempio, i vecchi impianti con sistemi di riscaldamento a minore impatto ambientale, è difficile incentivare le famiglie che hanno redditi meno elevati a farlo.<sup>52</sup> Le statistiche Istat sui consumi delle famiglie mostrano chiaramente come l'incidenza delle spese per energia elettrica sul totale della spesa media mensile familiare sia maggiore nei primi quinti della distribuzione (3,9% e 2,6% nel primo e secondo quinto a scendere fino al 1,2% dell'ultimo quinto). Ad ogni modo, è ovviamente possibile introdurre sussidi e strumenti fiscali che intervengano sulle fasce più vulnerabili della popolazione in modo più efficiente dei SAD attuali;<sup>53</sup> resta tuttavia la questione del costo (effettivo e di "opportunità") e dell'efficienza delle alternative tecnologiche disponibili. Una possibilità è finanziare misure specificamente rivolte ai nuclei familiari che versino in condizioni di povertà energetica; voucher energetici mirati o altre misure che tengano conto del reddito, della residenza e della numerosità del nucleo familiare potrebbero servire allo scopo.

3. L'agevolazione fiscale sui *fringe benefit* a favore del lavoratore che utilizza in maniera promiscua l'auto aziendale<sup>54</sup> valeva per il Catalogo circa 1,2 miliardi nel 2018 (ma si tratta di una stima prudenziale, l'importo potrebbe essere anche superiore ai 2 miliardi). L'impatto ambientale di tale sussidio è legato prevalentemente agli incentivi che crea rispetto al possedere o meno un'auto e all'acquisto di vetture più grandi.<sup>55</sup> Come ricordato sopra, la Legge di Bilancio per il 2020 ha rivisto solo marginalmente la misura (art. 78), intervenendo sul solo segmento delle auto di nuova immatricolazione con una tassazione legata alle emissioni di CO<sub>2</sub>.

---

<sup>48</sup> Tabella A, parte III, D.P.R. n. 633/1972.

<sup>49</sup> Art. 52, comma 2, lett. o) del TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504).

<sup>50</sup> A questi si può aggiungere anche il sussidio al gasolio impiegato per riscaldamento in aree geograficamente o climaticamente svantaggiate come zone montane, Sardegna e isole minori (150 milioni in totale, sono compresi anche i sussidi al GPL).

<sup>51</sup> Si vedano in proposito i risultati dello [European Energy Poverty Index \(EEPI\)](#): in Italia si parla del 16,5% di famiglie in condizioni di povertà energetica.

<sup>52</sup> Senza contare che, nel caso dell'accisa sull'energia elettrica, la soglia fino a 150 kWh potrebbe in teoria agire da freno al consumo. L'applicazione di standard di efficienza energetica particolarmente elevati e a ridotto impatto ambientale sulle nuove case è attualmente in discussione in Gran Bretagna.

<sup>53</sup> Zatti, op. cit.

<sup>54</sup> Art. 51, comma 4, lettera a) del TUIR.

<sup>55</sup> Zatti, op. cit.

Proseguendo in questa direzione, il sussidio potrebbe essere ulteriormente rimodulato, inserendo gradualmente la retroattività sulle vetture immatricolate prima di gennaio 2020, eccetto per chi utilizza veicoli a zero emissioni, e adeguando il regime di tassazione verso la maggiore convenienza di vetture "verdi", imponendo oneri fiscali più alti sia per le auto a gasolio che per quelle a benzina. Nei Paesi Bassi, ad esempio, risulta che il benefit sulle auto a emissioni zero è solo del 4% rispetto al 22% delle vetture tradizionali. A compensazione, potrebbero essere proposti incentivi all'acquisto aziendale di auto elettriche (con l'obbligo o il controllo del ricarica regolare delle batterie) o ibride sotto forma di finanziamenti a tasso zero o di forme di incentivo come un maxi-ammortamento; andrebbe inoltre reso conveniente per il lavoratore scambiare l'uso della propria auto aziendale con benefit economici – incentivando l'uso di trasporti alternativi o la condivisione dei veicoli. Tali agevolazioni avrebbero anche il merito di favorire un mercato secondario delle auto elettriche o a basse emissioni.<sup>56</sup>

4. Nel caso dei sussidi per l'autotrasporto,<sup>57</sup> a cui vengono destinati per il 2018 circa 1,3 miliardi di euro in qualità di rimborso per l'aumento delle accise sul gasolio (il valore è in realtà minore perché l'ultima Legge di Bilancio ne ha previsto l'eliminazione sulle vetture Euro III e Euro IV entro il 2020 – ma si sta discutendo in questi giorni un rinvio) sono possibili meccanismi di compensazione che facilitino la conversione del parco macchine verso vetture meno inquinanti.<sup>58</sup> Questo tipo di misura potrebbe funzionare bene per i mezzi più piccoli, che percorrono minori distanze ("l'elettrificazione dell'ultimo miglio") e per cui esistono le soluzioni tecnologiche efficienti e a basso impatto ambientale, ibride o elettriche (l'80% del traffico su strada si muove su piccola scala, entro i 200 km). Su questa proposta e su altri possibili meccanismi di compensazione esistono già tavoli di lavoro tra associazioni ambientaliste e rappresentanti degli autotrasporti, metodo che potrebbe essere replicato su più larga scala.

5. La rimozione dell'esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione aerea<sup>59</sup> (1,8 miliardi) è l'occasione per far coincidere la ripartenza di un settore particolarmente colpito dalla crisi del coronavirus con la ricerca di soluzioni tecnologiche sostenibili, considerando che quella aerea è la forma di trasporto più inquinante.<sup>60</sup> Occorre ricordare tuttavia che la piena revisione di tale sussidio richiederebbe un accordo a livello europeo. Il possibile aumento dei prezzi dei voli aerei – sebbene in un contesto di alta incertezza sulla domanda futura di voli – potrebbe favorire l'uso di sistemi di trasporti meno inquinanti, a vantaggio del trasporto ferroviario, per cui sono già disponibili sul mercato

---

<sup>56</sup> Su questi aspetti si veda il Report di Transport&Environment, [Come le tasse sull'autoveicolo possono accelerare le vendite di auto elettriche](#), febbraio 2019.

<sup>57</sup> Articolo 24-ter, comma 2 del DL 26 ottobre 1995, n. 504.

<sup>58</sup> Si tratta di una soluzione che era stata già individuata come compensazione dei risparmi ottenuti dal mancato rimborso degli autotrasportatori per i veicoli Euro 1 e 2 nel 2016 (Si veda Zatti, op. cit.).

<sup>59</sup> Tabella A, punto 2 del TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); art. 14, par. 1 (b) e par. 2 della Direttiva 2003/96/EC (ETD).

<sup>60</sup> Si veda il Report di Transition Pathway Initiative, [Management Quality and Carbon Performance of Airlines: March 2019](#). Nel Report si indica come, in prospettiva, le compagnie aeree sarebbero molto indietro nel proporre strategie di riduzione delle emissioni dei voli da qui al 2030 in linea con gli obiettivi di Parigi.



soluzioni elettriche a minore impatto ambientale. In questa direzione sembra muoversi anche la Germania, con un aumento del prezzo dei voli e una riduzione di quelli del trasporto su rotaia (che è tra i più alti in Europa), nonché con forti investimenti pubblici nel rinnovamento della rete ferroviaria da qui al 2030. Ai fondi di sostegno al settore per superare l'emergenza, si potrebbero associare maggiori standard di efficienza sul consumo di energia e l'obbligo di comunicare pubblicamente – e rendere facilmente disponibili – le emissioni risultanti dai diversi voli.<sup>61</sup> Come detto, in questo settore è decisivo il ruolo dell'Unione Europea – e sarà cruciale la revisione della Energy Taxation Directive, promessa dal Green Deal Europeo entro il 2021 – cui andrebbe richiesta una maggiore imposizione fiscale sui carburanti attraverso una revisione della direttiva ETS e alla definizione di standard di efficienza più esigenti, in cambio di una qualche forma di compensazione sul medio periodo. Qui si potrebbe, ad esempio, ragionare in termini di finanziamento della spesa in R&S nella ricerca di soluzioni tecnologiche più efficienti – dallo sviluppo di carburanti alternativi come quelli sintetici (elettrocarburanti), il cui costo di produzione resta ancora elevato, alla messa a punto di flotte a basse o nulle emissioni di gas serra per i tragitti a lungo, ma anche a medio-corto raggio, come i veicoli elettrici o a idrogeno.<sup>62</sup>

6. Le risorse ricavate dalla rimozione graduale dell'esenzione dell'accisa sui prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione marittima<sup>63</sup> (500 milioni) potrebbero essere utilizzate per l'elettrificazione delle tratte a classi di distanza al di sotto delle 50 miglia (ad esempio i molti tratti tra le isole in Italia) e per promuovere la necessaria elettrificazione delle banchine portuali. La progressiva de-carbonizzazione del trasporto marittimo richiederà diversi cambiamenti nello stoccaggio, nell'uso dell'energia a bordo e nell'ammodernamento degli impianti di bunkeraggio.<sup>64</sup> Come per il settore del trasporto aereo, la revisione delle accise dovrebbe passare per un accordo a livello europeo sulla revisione delle tratte internazionali e l'imposizione di standard più severi (a partire dal limite alla velocità operativa); forme di compensazione potrebbero includere il finanziamento della ricerca in opzioni tecnologiche più efficienti, dando la priorità alle tecnologie elettriche a batteria e all'idrogeno.

7. Vi sono poi i sussidi per imprese energivore e gasivore, come l'IVA agevolata per l'energia elettrica e gas per uso di imprese estrattive, agricole e manifatturiere<sup>65</sup> (che vale 1,3 miliardi). In questo caso si potrebbe modulare il sussidio e introdurre misure come incentivi per l'acquisto di beni legati alla transizione energetica – al fine di garantire alle imprese un recupero dei costi in termini di efficienza energetica e una più rapida conversione degli impianti – e per la

---

<sup>61</sup> Strategie di "carbon offset", volte a compensare l'inquinamento atmosferico prodotto dai voli con il finanziamento di attività "green" sono poco utili se non associate a politiche di seria e concreta de-carbonizzazione (oltre a essere spesso di dubbia trasparenza).

<sup>62</sup> Si veda Transport&Environment (2018), *Roadmap to decarbonizing European aviation*. Legambiente ha anche proposto una tassa di imbarco aeroportuale legata all'efficienza dei velivoli.

<sup>63</sup> Tabella A, punto 3 del TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); art. 14, par. 1 (c) e par. 2 della Direttiva 2003/96/EC (ETD).

<sup>64</sup> Si veda Transport&Environment (2018), *Roadmap to decarbonizing European shipping*.

<sup>65</sup> Tabella A, parte III, D.P.R. n. 633/1972.

formazione dei lavoratori. Il sussidio potrebbe comunque essere rimodulato in modo da favorire il ricorso a energia da fonti rinnovabili. Potrebbero essere previsti meccanismi premiali sulla base dei risparmi energetici o dell'impegno dell'impresa a raggiungere obiettivi di efficienza energetica. La misura dovrebbe inoltre garantire un incentivo maggiore alle piccole e medie imprese.

8. I fondi derivati dalla rimozione dell'IVA agevolata sulle acque minerali<sup>66</sup> (circa 400 milioni) potrebbero essere destinate al potenziamento delle infrastrutture idriche, al fine di migliorare la sicurezza del consumo di acqua potabile dal rubinetto.<sup>67</sup> Legambiente ha proposto inoltre di innalzare i canoni di concessione stabiliti dalle Regioni per il prelievo di acque minerali (da 1 centesimo ad almeno 2 centesimi a litro, per oltre 260 milioni di maggiori entrate per le Regioni), il cui consumo negli anni è cresciuto moltissimo. Ad oggi, secondo Legambiente, le entrate delle regioni ammontano a 18 milioni rispetto a un giro d'affari di 2,8 miliardi.

9. Direttamente al settore della produzione di energia elettrica sono concessi diversi sussidi, per un totale di 1,6 miliardi. Vi sono centrali che usufruiscono ancora del CIP6 "Provvedimento 6/92 del Comitato Interministeriale dei Prezzi" (per 400 milioni) e accise ridotte per la produzione di energia (per la "Produzione, diretta o indiretta, di energia elettrica con impianti obbligati alla denuncia prevista dalle disposizioni che disciplinano l'imposta di consumo sull'energia elettrica", sussidio finanziato per circa 500 milioni).<sup>68</sup> C'è poi l'assegnazione gratuita delle quote del sistema EU-ETS "Emission Trading System" (1 miliardo) e le esenzioni sul prelievo di energia elettrica per i clienti finali che prestano servizi di interruzione istantanea o di emergenza per la sicurezza del sistema<sup>69</sup> (100 milioni). A questi si aggiungono una serie di contributi specifici e sussidi di minore entità, come ad esempio i fondi per ricerca, sviluppo e dimostrazione per il carbone (7 milioni) o per gli idrocarburi (75 milioni), non più giustificati dalle loro traiettorie tecnologiche. Per il settore energetico, le forme di compensazione dovrebbero essere studiate caso per caso, guardando ai territori coinvolti dalla rimozione del sussidio; ove possibile, sarebbe necessario trasferire fondi e agevolazioni verso interventi di sviluppo delle fonti rinnovabili, sistemi di accumulo, efficienza energetica, come proposto da Legambiente.

10. Infine, i sussidi all'agricoltura ammontano a oltre 2 miliardi di euro. Fra questi, i maggiori riguardano l'impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati<sup>70</sup> (900 milioni), l'IVA agevolata per i fertilizzanti<sup>71</sup> (500 milioni), particolarmente dannosi per l'ambiente, l'IVA agevolata per prodotti fitosanitari<sup>72</sup> (100 milioni), che sono basati su un modello di agricoltura

---

<sup>66</sup> Tabella A, parte III, D.P.R. n. 633/1972.

<sup>67</sup> Si veda il Rapporto di Legambiente e Altraeconomia (2018), [Acque in bottiglia 2018. Un'anomalia tutta italiana](#).

<sup>68</sup> Tab. A, punto 11 del TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504).

<sup>69</sup> Art. 30, comma 19, Legge 23 luglio 2009, n. 99.

<sup>70</sup> Tabella A, punto 5 del TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504).

<sup>71</sup> Tabella A, parte II, D.P.R. n. 633/1972.

<sup>72</sup> Tabella A, parte III, D.P.R. n. 633/1972.

intensivo a elevato impatto sull'ambiente, e infine l'IVA agevolata per prodotti petroliferi per uso agricolo e per la pesca in acque interne<sup>73</sup> (200 milioni). Alcuni di questi sussidi potrebbero essere trasformati gradualmente in SAF, imponendo la riduzione dell'impiego di determinati prodotti o l'impegno all'uso di buone pratiche ambientali. Si potrebbero anche concedere crediti per la produzione e l'uso di fonti rinnovabili in attività agricole o abbassare l'IVA sui beni per l'agricoltura biologica e su altre categorie di beni non inquinanti; da valutare la possibilità di favorire l'adozione di soluzioni elettriche o di sharing per i veicoli agricoli. L'azione pubblica potrebbe bandire l'utilizzo di alcuni pesticidi e gli erbicidi più pericolosi, come sta avvenendo in diversi paesi europei, migliorare l'assistenza veterinaria e le pratiche di allevamento più efficienti, e creare meccanismi premiali sulla base di determinati obiettivi di produttività ed efficienza energetica.

### ***Una politica industriale per la transizione***

Infine, per essere credibile, la cancellazione dei SAD dovrebbe essere inserita all'interno di una strategia di politica industriale coerente con la trasformazione ecologica del sistema produttivo: una trasformazione basata su prodotti, servizi, processi e modelli organizzativi che utilizzino meno energia, risorse naturali e territorio, come quella proposta nei dieci punti dell'appello "In salute, giusta, sostenibile. L'Italia che vogliamo" promosso da Sbilanciamoci!.

Nell'appello si auspica per l'energia l'obiettivo del 100% di elettricità prodotta da fonti rinnovabili entro il 2050.<sup>74</sup> Un'azione di questo tipo garantirebbe una maggiore efficacia nel processo di concertazione delle misure di compensazione e aumenterebbe la consapevolezza dei cittadini sulla necessità degli sforzi richiesti. Questi aspetti, spesso sottovalutati, sono decisivi per l'accettabilità di una riforma dei SAD che andrebbe comunicata come una sfida necessaria e ineludibile per il sistema industriale, capace di garantire un futuro migliore e più sostenibile a tutta la società.

La *Controfinanziaria* di Sbilanciamoci! suggerisce da tempo le aree di intervento e le modalità di finanziamento possibili per un approccio di politica economica che vada lungo questa direzione. Ulteriori risorse potranno inoltre venire dall'uso dei fondi europei, rafforzati dal Green Deal, dalle risorse aggiuntive che saranno messe in campo dall'Europa per la crisi del coronavirus, dall'emissione di bond verdi dedicati a progetti specifici.

Sbilanciamoci! ha proposto un piano massiccio di investimenti da destinare alla riconversione ecologica dell'economia, ben oltre i finanziamenti proposti dal governo nell'ultima Legge di Bilancio: lo sviluppo di tecnologie di produzione più efficienti e l'investimento robusto nelle fonti rinnovabili; investimenti in reti infrastrutturali coerenti con la mobilità sostenibile (a partire dall'infrastrutturazione elettrica e la costruzione di una rete nazionale di distribuzione delle colonnine per la ricarica elettrica, debolissima sul territorio); il potenziamento della mobilità integrata, con il rafforzamento del trasporto pubblico locale; la riqualificazione

---

<sup>73</sup> Tabella A, parte III, D.P.R. n. 633/1972.

<sup>74</sup> Le proposte avanzate qui si rifanno alla [Controfinanziaria 2020](#) di Sbilanciamoci! e all'appello "[In salute, giusta, sostenibile. L'Italia che vogliamo](#)".

energetica degli edifici; il passaggio da un'economia lineare a una circolare; una tassazione che favorisca il consumo e la produzione di beni e servizi verdi.<sup>75</sup>

Sono necessarie anche politiche complementari e integrate sulla tutela del territorio, insieme a una migliore pianificazione dei centri urbani, e un programma di "piccole opere" diffuse sul territorio per l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture esistenti, in particolare al Sud: investendo sulle ferrovie al servizio dei pendolari, le tramvie e le metropolitane nelle aree urbane, sulla costruzione di infrastrutture per la mobilità dolce e la realizzazione della logistica per favorire l'interscambio modale.

La transizione energetica non sarà a costo zero, tanto più in una fase di crisi come quella che ci apprestiamo a vivere. Alcuni territori saranno colpiti più di altri dalla chiusura di stabilimenti e imprese e in molti casi occorrerà ripensare le produzioni e assistere i lavoratori per evitare che la transizione ecologica crei ancora più disuguaglianze. Il sistema degli ammortizzatori sociali non deve farsi trovare impreparato e la tutela del lavoro e della formazione dei lavoratori interessati alla transizione dovrà rappresentare un punto chiave di una nuova strategia industriale. Ci sono poi sfide tecnologiche e commerciali che richiederanno il supporto della ricerca pubblica.

In parallelo, è necessario intervenire sul fronte dei consumi: accanto al che cosa e come produrre c'è il tema del che cosa e come consumare. Per spingere verso nuovi comportamenti – fondati su sobrietà e sostenibilità – lo strumento fiscale può essere fondamentale per favorire il passaggio da consumi individuali a consumi collettivi, da beni privati a beni pubblici, dall'economia dello spreco alla sostenibilità dell'economia. Da questo punto di vista una chiara politica industriale dovrebbe basarsi su un Piano Nazionale Integrato Energia e Clima più ambizioso di quello presentato nel gennaio scorso, anche alla luce dei nuovi obiettivi posti dall'Unione Europea nel Green Deal.<sup>76</sup>

Sul piano della governance, un approccio più centralizzato potrebbe garantire maggiore leadership nel processo di riforma dei SAD. Si potrebbe pensare allora a una cabina di regia in seno alla Presidenza del Consiglio dei Ministri composta da imprenditori, esperti (economisti, ingegneri, ambientalisti) e rappresentanti della società civile, con il mandato di approvare entro dicembre 2020 una *road map* per la riduzione dei SAD entro il 2025, come richiesto dalla comunità internazionale e dall'Unione Europea, monitorando annualmente i risultati e i correttivi necessari. La Cabina di regia convocherebbe i tavoli di contrattazione con le associazioni di categoria interessate a definire un percorso comune per la rimozione graduale dei sussidi. Tutto ciò conferirebbe anche maggiore flessibilità nell'individuazione di soluzioni di compromesso, nelle trattative con l'Ue sugli aiuti di stato, nella tutela delle fasce di popolazione e dei settori e aree più in difficoltà.

---

<sup>75</sup> Si vedano anche le proposte di Legambiente: "[Le nuove politiche per la transizione ecologica e sociale](#)".

<sup>76</sup> Si veda "[PNIEC: cambia poco, ma in peggio](#)", *Coordinamento FREE-Fonti Rinnovabili ed Efficienza Energetica*, 31 gennaio 2020.

## Bibliografia

- Banca Mondiale (2014), [\*Transitional policies to assist the poor while phasing out inefficient fossil fuel subsidies that encourage wasteful consumption\*](#). Contribution by the World Bank to G20 Finance Ministers and Central Bank Governors, 18-20 September 2014.
- Bureau D., Fanny H., Katheline S. (2019), "[\*A Proposal for the Climate: Taxing Carbon not People\*](#)", *Notes du conseil d'analyse économique*, 2019/2 (No 50).
- Commissione Europea (2019), [\*Communication from the commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The European Green Deal\*](#). COM(2019) 640 final.
- EuroMemorandum (2020), [\*A Green New Deal for Europe. Opportunities and Challenges\*](#).
- Fondo Monetario Internazionale (2019), [\*Global Fossil Fuel Subsidies Remain Large: An Update Based on Country-Level Estimates\*](#), IMF Working Paper 19/89.
- Legambiente e Altraeconomia (2018), [\*Acque in bottiglia 2018. Un'anomalia tutta italiana\*](#).
- Legambiente (2019a) [\*Stop sussidi alle fonti fossili\*](#), edizioni di marzo 2019 e dicembre 2019.
- Legambiente (2019b), [\*È ora il tempo del Green new deal. Lavoro, innovazione, città, lotta alle disuguaglianze: le sfide per accelerare la transizione climatica\*](#).
- Lucchese, M. e Pianta M. (2020), "Rethinking the European Green Deal: an industrial policy for a just transition in Europe", *Review of Radical Political Economics*, forthcoming.
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (2019), [\*Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli\*](#).
- Molocchi, Andrea (2017), [\*Chi inquina, paga? Tasse ambientali e sussidi dannosi per l'ambiente. Ipotesi di riforma alla luce dei costi esterni delle attività economiche in Italia\*](#), Documento di Valutazione n. 6, Ufficio di Valutazione del Senato.
- OCSE (2017), [\*Towards a G7 target to phase out environmentally harmful subsidies\*](#), OECD Publishing, Parigi.
- Overseas Development Institute (2019), [\*Fossil fuel subsidies in draft EU National Energy and Climate Plans\*](#). Working Paper 562.
- Transition Pathway Initiative (2019), [\*Management Quality and Carbon Performance of Airlines\*](#), March 2019.
- Transport&Environment (2018a), [\*Roadmap to decarbonizing European aviation\*](#).
- Transport&Environment (2018b) [\*Roadmap to decarbonizing European shipping\*](#).
- Transport&Environment (2019a), [\*Emission reduction strategies for the transport sector in Italy\*](#).

Transport&Environment (2019), [\*Come le tasse sull'autoveicolo possono accelerare le vendite di auto elettriche.\*](#)

UNEP (2019), [\*Emissions Gap Report.\*](#)

United Nations (2015), [\*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development.\*](#)

WWF (2020), [\*Pandemie, l'effetto boomerang della distruzione degli ecosistemi. Tutelare la salute umana conservando la biodiversità.\*](#)

Zatti, Andrea (2018), [\*Verso una riallocazione verde dei bilanci pubblici,\*](#) Pavia University Press.



### **Contatti e informazioni:**

Campagna Sbilanciamoci! • Via Buonarroti 39 • 00185 Roma •  
[info@sbilanciamoci.org](mailto:info@sbilanciamoci.org) • [www.sbilanciamoci.info](http://www.sbilanciamoci.info) • tel. 06 88 41 880

Per sostenere le proposte della Campagna Sbilanciamoci!, firma l'appello  
*[In salute, giusta, sostenibile. L'Italia che vogliamo](#)*

### **Aderiscono alla Campagna Sbilanciamoci!:**

ActionAid, ADI–Associazione Dottorandi e Dottori di Ricerca Italiani, Altreconomia, Altromercato, Antigone, ARCI, ARCI Servizio Civile, Associazione Obiettori Nonviolenti, Associazione per la Pace, Beati i Costruttori di Pace, CESC Project, CIPSI–Coordinamento di Iniziative Popolari di Solidarietà Internazionale, Cittadinanzattiva, CNCA–Coordinamento Nazionale Comunità di Accoglienza, Comitato Italiano Contratto Mondiale sull'Acqua, Comunità di Capodarco, Conferenza Nazionale Volontariato e Giustizia, Crocevia, Donne in Nero, Emergency, Emmaus Italia, Equo Garantito, Fairwatch, Federazione degli Studenti, Federazione Italiana dei CEMEA, FISH–Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap, Fondazione Finanza Etica, Gli Asini, ICS–Consorzio Italiano di Solidarietà, Legambiente, LINK Coordinamento Universitario, LILA–Lega Italiana per la Lotta contro l'Aids, Lunaria, Mani Tese, Medicina Democratica, Movimento Consumatori, Nigrizia, Oltre la Crescita, Pax Christi, Reorient Onlus, Rete Universitaria Nazionale, Rete degli Studenti Medi, Rete della Conoscenza, Terres des Hommes, UISP–Unione Italiana Sport per Tutti, Unione degli Studenti, Unione degli Universitari, Un ponte per..., WWF Italia