

La tassazione delle auto aziendali: gli effetti distorsivi

La presenza di agevolazioni può avere impatti negativi sull'efficienza del sistema fiscale perché si riducono le entrate costringendo il decisore politico a diminuire la spesa o a recuperare il gettito attraverso altre fonti. Inoltre, le agevolazioni rendono il sistema di tassazione dei redditi non-neutrale perché incentivano la forma di remunerazione meno tassata (l'uso dell'auto aziendale) a scapito delle altre (aumento del salario). Questo produce effetti potenzialmente indesiderati sul piano dell'equità poiché chi riceve una remunerazione totale con un valore simile è tassato in modo diverso a seconda della forma in cui il reddito è percepito (equità orizzontale) e perché chi ha redditi più alti può avere maggiori probabilità di ricevere i benefici del trattamento fiscale, ad es. perché le auto aziendali sono spesso fornite a dirigenti più pagati (equità verticale). Può anche limitare la concorrenza nel mercato a favore delle imprese più grandi e/o mature che hanno maggiori possibilità di offrire un pacchetto retributivo diversificato consentendo loro di attirare lavoratori più qualificati a scapito delle imprese più giovani e/o più piccole.

Infine, tali effetti distorsivi possono avere anche impatti ambientali negativi. Come evidenziato anche da Zatti (2017) tramite una rassegna della letteratura sul tema a confronto con la normativa vigente per l'Italia, il trattamento favorevole concesso alle auto aziendali può determinare un aumento delle emissioni di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici locali, congestione del traffico, usura delle infrastrutture stradali. L'agevolazione può, infatti, indurre a possedere un numero maggiore di auto per famiglia. Può inoltre determinare un maggiore utilizzo dell'auto con un aumento delle distanze percorse (soprattutto quando il costo sostenuto dal dipendente non coincide con il costo reale di ogni chilometro aggiuntivo percorso). Può infine modificare la composizione della flotta di veicoli favorendo veicoli di maggiori dimensioni e potenzialmente più inquinanti.

Tabella 3.10 – Tavola riassuntiva dei sussidi nel settore Trasporti

N prog.	Codice sussidio	Nome	Qualifica sussidio	Effetto finanziario (mln €)		
				2016	2017	2018*
SUSSIDI INDIRETTI						
93	TR.SI.01	Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi - navi registro internazionale	SAD	180,00	180,00	240,00
94	TR.SI.02	Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo	SAD	11,00	11,00	21,10
95	TR.SI.03 Nuovo sussidio	Esenzione IVA del servizio taxi di trasporto urbano ^{FSS}	SAD	d.q.	12,70	15,30
96	TR.SI.04 Nuovo sussidio	Agevolazioni fiscali sui fringe benefit a favore del lavoratore che utilizza in maniera promiscua l'auto aziendale ^{FSS}	SAD	1.231,00	1.231,00	d.q.
Totale sussidi indiretti "SAD" in Trasporti				1.422,00	1.434,70	276,40
97	TR.SI.05 Nuovo sussidio	Agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico	SAF	-	-	3,90
98	TR.SI.06	Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di transhipment	SAF	3,00	3,00	3,00
Totale sussidi indiretti "SAF" in Trasporti				3,00	3,00	6,90
SUSSIDI DIRETTI						
99	TR.SD.01	Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci	Incerto	45,40	44,10	48,90
100	TR.SD.02	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia	Incerto	20,00	20,00	20,00
Totale sussidi diretti "Incerti" in Trasporti				65,40	64,10	68,90
101	TR.SD.03	Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria non inferiore a "Euro 5"	SAF	5,00	-	-
102	TR.SD.04	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro	SAF	35,00	35,00	d.q.
103	TR.SD.05 Nuovo sussidio	Fondo rottamazione carri merci	SAF	-	-	d.q.
Totale sussidi diretti "SAF" in Trasporti				40,00	35,00	d.q.

**I valori preventivati potrebbero in alcuni casi discostarsi dagli anni precedenti a causa di nuovi interventi legislativi. Per ulteriori approfondimenti vedi la scheda del singolo sussidio.

^{FSS} Indica i sussidi che rientrano anche nel novero dei Fossil Fuel Subsidies

3.3.2 I sussidi indiretti

3.3.2.1 Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi - navi registro internazionale

Settore:	Trasporti		
Nome del sussidio:	Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi - navi registro internazionale		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.01]		
Norma di riferimento:	A) art.4, comma 1 e art 6. comma 1, D.L. n. 457/97; B) art. 13, comma 2, Legge n. 488/1999		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1997		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi - navi registro internazionale: A) credito d'imposta e sgravi contributivi a favore di imprese armatoriali sul reddito delle persone fisiche del personale di bordo imbarcato su navi iscritte nel registro internazionale; B) credito d'imposta sul reddito a favore dei soggetti che in base a rapporti contrattuali con l'armatore esercitano a bordo di navi da crociera attività commerciali complementari o accessorie o relative alla prestazione principale		
Tipo di sussidio:	Credito d'imposta – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	<p>A) Il credito d'imposta IRPEF e gli sgravi contributivi non vanno solo a beneficio del personale imbarcato ma hanno anche la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. L'eliminazione potrebbe avere ricadute occupazionali, e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale. Dal punto di vista ambientale, nel confronto con le altre modalità di trasporto, quella navale è – per le sue alte capacità di trasporto merci – la modalità energeticamente più efficiente e con minori costi esterni ambientali per t/km (Wei, 2016; Kos et al., 2016; Lombard e Molocchi, 2011). Ciò nonostante il sussidio tende a favorire il trasporto delle merci sulle lunghe distanze, a discapito di modelli di consumo caratterizzati da catene logistiche corte, determinando comunque emissioni di CO₂ che dovrebbero essere evitate; la mancanza di condizionalità ambientale contribuisce a renderlo un SAD. Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all'ambiente (SAF), qualora il credito d'imposta fosse rinnovato/autorizzato annualmente, sulla base del conseguimento di obiettivi di miglioramento ambientale nella gestione della nave, ad esempio di riduzione delle emissioni di CO₂ ai sensi del Reg. CE 757/2015.</p> <p>B) Il credito d'imposta a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi crociera favorisce lo svolgimento di tali attività a bordo piuttosto che a terra. Si ritiene che l'effetto ambientale netto di questo sussidio in assenza di condizionalità ambientali possa risultare dannoso. La fruizione del credito d'imposta potrebbe essere subordinata all'adozione, da</p>		

parte dell'esercizio che offre il servizio a bordo, di un sistema di gestione ambientale certificato e ciò lo renderebbe più ambientalmente favorevole.

	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	180,00	180,00	180,00	240,00

3.3.2.2 *Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo*

Settore:	Trasporti 		
Nome del sussidio:	Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.02]		
Norma di riferimento:	Art. 4, comma 2, D.L. n. 457/97, art. 13, comma 3, Legge n. 488/1999 e art. 145, comma 66, Legge n. 388/2000		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1997		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	<p>Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo:</p> <p>A) riduzione dell'80% della base imponibile IRPEF e IRES per le navi iscritte nel registro internazionale (il reddito derivante dall'utilizzo di navi iscritte nel registro internazionale concorre in misura pari al 20% a formare il reddito complessivo ai fini IRPEF e IRES);</p> <p>B) riduzione dell'80% della base imponibile IRPEF e IRES a favore dei soggetti che, in base a rapporti contrattuali con l'armatore, esercitano a bordo di navi da crociera attività commerciali complementari o accessorie o relative alla prestazione principale.</p>		
Tipo di sussidio:	Riduzione della base imponibili – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	<p>A) La riduzione dell'80% della base imponibile a fini IRPEF e IRES ha la finalità di assicurare – alle navi iscritte nel registro italiano internazionale – condizioni concorrenziali con le altre bandiere. Come per la voce precedente, il sussidio riduce i costi del trasporto marittimo e va nella direzione opposta all'esigenza di favorire modelli di produzione e consumo a filiera corta.</p> <p>Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all'ambiente (SAF), qualora la fruizione ogni anno dell'agevolazione fosse subordinata al fatto che la nave iscritta nel registro internazionale attui un piano di riduzione delle emissioni di CO₂ con riduzioni annuali certificate delle emissioni specifiche, ai sensi del Regolamento CE n.757/2015, o – per le navi al di fuori dell'ambito di applicazione del Regolamento – che la nave sia dotata di un sistema di gestione ambientale certificato.</p> <p>B) La riduzione al 20% della base imponibile a fini IRPEF e IRES a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi crociera, ivi inclusa la commercializzazione delle attività di escursione proposte dall'armatore, favorisce lo svolgimento di tali attività a bordo piuttosto che a terra. Si ritiene che l'effetto ambientale netto di questo sussidio in assenza di condizionalità ambientali possa risultare dannoso.</p> <p>Perché il sussidio diventi favorevole per l'ambiente (SAF), la riduzione della base imponibile potrebbe essere autorizzata su base annuale, subordinandola all'adozione da parte dell'esercizio commerciale di un sistema di gestione ambientale certificato.</p>		

	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	11,00	11,00	11,00	21,10

3.3.2.3 *Esenzione delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante taxi*

Settore:	Trasporti 			
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Esenzione dall'IVA delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante taxi [TR.SI.03]			
Norma di riferimento:	Art. 10, co. 1, n. 14), D.P.R. n. 633/1972			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	1973			
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime			
Descrizione:	Esenzione dall'IVA delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante veicoli da piazza o altri mezzi di trasporto abilitati ad eseguire servizi di trasporto marittimo, lacuale, fluviale e lagunare. Si considerano urbani i trasporti effettuati nel territorio di un comune o tra comuni non distanti tra loro oltre cinquanta chilometri. Esenzione con pro rata di detraibilità a monte			
Tipo di sussidio:	Esenzione – Sussidio indiretto			
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:		
	n.a.	n.a.		
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAD			
Motivazione:	L'agevolazione riduce il costo del servizio taxi per l'utente, ma incentiva una modalità di trasporto, quella veicolare su strada, che presenta impatti (costi esterni) per passeggero-km superiori rispetto al trasporto pubblico su strada e su rotaia (CE Delft, 2008; Ricardo-AEA, 2014).			
	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	d.q.	d.q.	12,70	15,30

3.3.2.4 Agevolazioni fiscali sui fringe benefit a favore del lavoratore che utilizza in maniera promiscua l'auto aziendale

Settore:	Trasporti 		
Nome del sussidio:	Agevolazioni fiscali sui fringe benefit a favore del lavoratore che utilizza in maniera promiscua l'auto aziendale (company car lavoratore dipendente)		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.04]		
Norma di riferimento:	Art. 51, comma 4, lettera a), TUIR (Testo Unico delle Imposte sui Redditi - D.P.R. n. 917/1986)		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1986		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	<p>Il sistema di tassazione dell'uso personale dell'auto aziendale per i dipendenti può configurarsi come una spesa fiscale (sussidio indiretto). In base alla normativa nazionale (art 51 del TUIR) i <i>fringe benefit</i> devono entrare nella busta paga e sono assoggettati all'imposta sui redditi. Il risparmio sulle spese di acquisto e di esercizio dell'auto aziendale costituisce un fringe benefit per il dipendente, ed è soggetto a tassazione sul reddito per il 30% dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri moltiplicata per un costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle ACI, al netto delle somme (comutate al lordo di IVA) eventualmente trattenute (o addebitate) dall'azienda al dipendente e rapportato al periodo dell'anno di utilizzo. Dato che il regime di trattamento fiscale dei <i>fringe benefit</i> è di tipo forfettario, se la distanza effettivamente percorsa ogni anno a titolo personale è maggiore di 4500 km (spese di manutenzione e di esercizio), i benefici addizionali per il dipendente non sono tassati (sussidio).</p>		
Tipo di sussidio:	Sussidio indiretto		
Aliquota:		Ordinaria:	Ridotta:
		n.a.	n.a.
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	<p>Come evidenziato dai contributi di Harding (2014) e Zatti (2017) sul tema delle company cars, il trattamento fiscale favorevole concesso alle auto aziendali può innanzitutto indurre imprese e famiglie a possedere un numero maggiore di auto, con un effetto incentivante tanto più forte quanto maggiore è l'agevolazione fiscale rispetto a un benchmark di neutralità fiscale (trattamento fiscale in capo all'azienda e al dipendente coerente con le effettive finalità d'uso dell'auto). Può, inoltre, avere un effetto incentivante anche sull'utilizzo, qualora il dipendente benefici di un trattamento fiscale più favorevole rispetto all'uso di un'auto privata. Ciò incentiva a utilizzare di più l'auto, preferendola a forme alternative di trasporto con minori impatti ambientali (bici, servizi pubblici, <i>car sharing</i>, ecc.). L'entità dell'effetto ambientale dipende dalle caratteristiche tecniche e diverse performances ambientali dei mezzi aziendali utilizzati rispetto alle modalità alternative. Le agevolazioni fiscali sui <i>fringe benefit</i> delle <i>company cars</i> possono avere rilevanti effetti sulla composizione della flotta, qualora i benefici fiscali inducano a preferire auto</p>		

di dimensioni maggiori e meno efficienti da un punto di vista energetico-ambientale. In sintesi, questa forma di sussidio è un SAD in quanto favorisce l'acquisto di auto aziendali con elevati consumi specifici e ad un loro uso eccessivo, con relativi impatti ambientali negativi. Secondo lo studio effettuato da Harding (2014) sulle *company cars* dei dipendenti, in Italia il trattamento fiscale più favorevole a favore dei dipendenti comporta una spesa fiscale calcolata per l'anno 2012 va da un minimo di 1.231 milioni di euro ad un massimo di 2.371 milioni di euro. In assenza di altri studi più recenti, per l'anno di riferimento 2017 viene considerato in maniera prudenziale il valore minimo della stima di Harding (2014). Per ulteriori approfondimenti si rinvia al Focus 4.

	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	1.231,00	1.231,00	1.231,00	d.q.

3.3.2.5 Agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico

Settore:	Trasporti 			
Nome del sussidio:	Agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico (locale, regionale e interregionale)			
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.05]			
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 28, Legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020)			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	2018			
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime			
Descrizione:	<p>Si introducono, per la prima volta, le agevolazioni fiscali per i “buoni TPL”: le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale per un importo non superiore a 250 euro non concorrono alla formazione del reddito; inoltre, le somme rimborsate o sostenute dal datore di lavoro per l'acquisto dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico locale del dipendente e dei familiari indicati nell'art. 12 non concorrono a formare reddito di lavoro (esenzione di un <i>fringe benefit</i> per il dipendente dalla formazione del suo reddito imponibile).</p> <p>Per una stima della portata della misura, ipotizzando abbonamenti da 250€ (o superiori) che venga utilizzata da contribuenti solo del 1° scaglione di reddito (fino a 15.000 € con aliquota al 23%), la misura sarebbe sfruttabile da 67.800 contribuenti.</p>			
Tipo di sussidio:	Agevolazione fiscale – Sussidio indiretto			
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:		
	n.a.	n.a.		
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAF			
Motivazione:	<p>Le due forme di agevolazione fiscale (deduzione dal reddito, la prima; esenzione di un <i>fringe benefit</i> dalla formazione del reddito, la seconda) permettono di incentivare l'uso del trasporto pubblico locale, con un effetto netto di riduzione delle emissioni rispetto al trasporto privato (Impact, 2008; Ricardo - AEA, 2014).</p>			
	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	-	-	-	3,90*
*L'effetto finanziario relativo al 2018 è da attribuire all'agevolazione facente capo al datore di lavoro che sostiene o rimborsa le spese dell'abbonamento al dipendente. L'effetto finanziario stimato per il 2019 è di 98,3 milioni di euro e di 58,1 milioni di euro per il 2020.				

3.3.2.6 Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di transhipment

Settore:	Trasporti			
Nome del sussidio:	Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di transhipment			
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.06]			
Norma di riferimento:	Art. 1 D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107; art. 22, co. 2-bis, D.L. 21 giugno 2013, n.69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, come inserito dall'art. 1, co. 367, Legge 28 dicembre 2015, n. 208			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	2016			
Anno di cessazione (ove prevista):	2018			
Descrizione:	Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di <i>transhipment</i> . La misura prevede uno sconto sulla tassa di ancoraggio usualmente dovuta dalle navi che ancorano nei porti nazionali; l'agevolazione è limitata ai soli porti di <i>transhipment</i> nazionali (porti il cui traffico di trasbordo merci da nave a nave costituisca oltre l'80% del traffico merce portuale).			
Tipo di sussidio:	Agevolazione tariffaria – Sussidio indiretto			
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:		
La tassa di ancoraggio è regolata dal DPR 28 maggio 2009, n. 107. L'aliquota è variabile in funzione della stazza netta della nave:		Il livello di riduzione è definito dall'Autorità di Sistema portuale		
a) eccedente le prime 50 t, se hanno una stazza netta non superiore a 200 t:	0,09 €/ogni tonnellata			
b) per stazza netta superiore a 200 e fino a 350 t, ovvero se, avendo una stazza superiore a 350 t, navigano esclusivamente tra i porti dello Stato:	0,14 €/ogni tonnellata			
c) per una stazza netta superiore a 350 t e provengono o sono dirette all'estero:	0,72 €/ogni tonnellata			
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAF			
Motivazione:	<p>L'agevolazione ha l'effetto di sostenere la competitività dei porti nazionali di <i>transhipment</i> (es. Gioia Tauro) rispetto ai porti del Mediterraneo <i>competitor</i> nel trasbordo di container da nave a nave. L'introduzione del sussidio non ha solo un effetto di attrazione di traffico di <i>transhipment</i> (traffico navale e portuale che avverrebbe comunque in altri porti fuori dall'Italia, con relativa delocalizzazione di effetti ambientali), ma ha anche un effetto di ottimizzazione della logistica marittima, con una riduzione delle distanze percorse dalle navi portacontainer nei segmenti di raccolta e distribuzione delle merci (ad es. si eviterebbe di servire i mercati europei utilizzando porti di transhipment nord-africani piuttosto che della sponda nord del Mediterraneo).</p> <p>Nel complesso, il sussidio tende a ridurre i consumi energetici e gli impatti ambientali del trasporto marittimo, che rispetto a strada, rotaia e aereo è la modalità di trasporto dei container più efficiente (Wei, 2016; Kos, Vukic e Brcic, 2016; Lombard e Molocchi, 2001).</p>			
	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	-	3,00	3,00	3,00

3.3.3 I sussidi diretti

3.3.3.1 Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci

Settore:	Trasporti		
Nome del sussidio:	Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.01]		
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 647, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - Legge di stabilità 2016)		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	2016		
Anno di cessazione (ove prevista):	2018		
Descrizione:	Contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018.		
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	Incerto		
Motivazione:	<p>Sotto il profilo normativo, il sussidio è orientato alla competitività del trasporto e alla riduzione della congestione stradale, mentre è privo di un'esplicita finalità ambientale. Il conseguimento di effetti ambientali positivi dipende quindi dalle prestazioni ambientali dei progetti di trasporto combinato marittimo rispetto al trasporto <i>door to door</i> "tuttostrada" e dai benefici ambientali indiretti, associati alla riduzione della congestione. La letteratura di analisi delle emissioni del trasporto marittimo comprende contributi approfonditi e autorevoli (cfr. Entec, 2002; Entec, 2005; Iiasa-Entec-MET.NO, 2007; IMO-MEPC, 2009; IMO, 2015). Nella realizzazione di confronti fra le emissioni del trasporto marittimo e quello su strada permangono aree di arbitrarietà e incertezza (il confronto in termini di singole categorie di emissioni, senza valutazione dei loro effetti ambientali e sanitari, è poco rappresentativo per fonti di emissioni a notevole distanza da terra; possibilità di scelta arbitraria degli inquinanti e delle tipologie di navi e veicoli utilizzati per il confronto; scelta della capacità navi e dei tassi di riempimento; consumi energetici navali molto variabili a seconda delle condizioni meteo-marine e di carico, con la conseguente necessità di misurarli in condizioni standard, requisito attualmente previsto solo per le navi di nuova costruzione, ecc.). La ricerca comunitaria sui costi esterni dei trasporti, un filone di analisi maggiormente finalizzato alla realizzazione di confronti sistematici fra le modalità e tecnologie di trasporto, è stata poco sviluppata con riferimento al trasporto marittimo, in particolare quello Ro-Ro che è oggetto specifico del provvedimento in esame. Gli studi</p>		

disponibili d'interesse nazionale sono pochi e non proprio recenti (cfr. Recordit, 2001; Lombard e Molocchi, 2001; Amici della Terra, 2008). Quest'ultimo lavoro, realizzato per conto di RAM spa su incarico del Ministro dei Trasporti, ha esaminato i costi esterni ambientali e sociali del combinato marittimo Ro-Ro rispetto al tuttostrada in maniera molto dettagliata, facendo riferimento a due tipologie di navi (Ro cargo e Ro pax) impiegate su 5 rotte marittime in alternativa a corridoi terrestri. I risultati complessivi dei casi studio (emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione) hanno evidenziato un rilevante beneficio netto per la collettività, che compensa i danni ambientali e sanitari associati alle maggiori emissioni in atmosfera del trasporto marittimo, sostenendo le previsioni normative per l'erogazione dell'ecobonus in quegli anni. Le normative euro che si sono succedute negli ultimi quindici anni hanno consentito un notevole miglioramento delle emissioni nocive dell'autotrasporto; nel trasporto marittimo, nonostante le novità normative intervenute (Direttiva 33/2012 e D.Lgs. attuativo n.112/2014), il livello delle emissioni di zolfo, particolato e ossidi di azoto è comparativamente ancora molto elevato, in particolare nel Mediterraneo che, diversamente dal Baltico e Mare del Nord, non è un'area di controllo delle emissioni ai sensi della normativa Marpol Annex VI.

Uno studio più recente (D'Appolonia, 2015 per conto di Confitarma), ha calcolato sia i costi di mercato che quelli esterni del servizio di trasporto di tre tipologie di navi Ro-Ro ad "alta capacità" su tre corridoi tirrenici, evidenziando risultati positivi per il trasporto marittimo, anche sotto il profilo emissivo. Tuttavia, i risultati ottenuti dipendono strettamente dalle ipotesi di carico delle tre navi Ro-Ro individuate per il confronto (sono stati ipotizzati rispettivamente 250, circa 500 e circa 230 trailer per nave, ovvero circa il doppio del carico assunto per le due tipologie di navi Ro-Ro dello studio Amici della Terra – 141 e 116 trailer). Considerata la perdurante incertezza scientifica sui reali benefici netti ambientali del trasporto Ro-Ro in alternativa al trasporto su strada, che andrebbe risolta con studi più aggiornati condivisi fra le amministrazioni, rimane il fatto che la norma istitutiva del sussidio non prevede una esplicita finalità ambientale; così formulato, esso rischia di generare progetti che potrebbero determinare incrementi delle emissioni di CO₂ (andando nella direzione opposta rispetto agli impegni dell'Italia) e un aumento dei costi esterni sanitari associati alle emissioni inquinanti della catena logistica. Un'opzione per migliorare la qualità ambientale del sussidio consisterebbe nell'agevolare solo i progetti di servizio marittimo con navi che utilizzino combustibili alternativi rientranti nella direttiva 94/2014 (GNL, GNC, idrogeno), caratterizzati da basse emissioni nocive per la salute. Un'altra possibilità è di sottoporre il programma di incentivazione a valutazione ambientale strategica, al fine di migliorare l'efficienza energetica dei servizi marittimi coinvolti e coinvolgendo nodi logistici e portuali lontani da aree densamente popolate, con un effetto di decongestionamento dei porti storici.

	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	-	45,40	44,10	48,90

3.3.3.2 Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia

Settore:	Trasporti 												
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia [TR.SD.02]												
Norma di riferimento:	Art. 1, comma 648, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge di stabilità 2016)												
Co-finanziamento dall'UE:	No												
Anno di introduzione:	2016												
Anno di cessazione (ove prevista):	2020												
Descrizione:	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'art. 1, comma 150, legge 23 dicembre 2014, n. 190												
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto												
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:											
	n.a.	n.a.											
Livello di riformabilità:	Nazionale												
Qualifica sussidio	Incerto												
Motivazione:	<p>Vi è un'ampia evidenza scientifica sui minori costi esterni del trasporto ferroviario a trazione elettrica rispetto a quello stradale (Amici della Terra, 2006; Impact, 2008, Ricardo - AEA, 2014). L'utilizzo del gasolio per il trasporto ferroviario presenta invece esternalità ambientali paragonabili al trasporto su strada. Il sussidio è classificato come incerto in quanto non è possibile al momento ripartire la voce in base alla tipologia di combustibile utilizzato per la trazione ferroviaria.</p> <table border="1" data-bbox="359 1496 1268 1585"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Effetto finanziario (mln €):</td> <td>-</td> <td>20,00</td> <td>20,00</td> <td>20,00</td> </tr> </tbody> </table>				2015	2016	2017	2018	Effetto finanziario (mln €):	-	20,00	20,00	20,00
	2015	2016	2017	2018									
Effetto finanziario (mln €):	-	20,00	20,00	20,00									

3.3.3.3 Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria non inferiore a "Euro 5"

Settore:	Trasporti 			
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria non inferiore a "Euro 5" [TR.SD.03]			
Norma di riferimento:	Art. 1, commi 85 e 86, Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	2016			
Anno di cessazione (ove prevista):	2016			
Descrizione:	Si prevedono incentivi fino a un massimo di 8.000 euro per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria "Euro 0", "Euro 1" o "Euro 2" con veicoli nuovi, aventi classi di emissione non inferiore a "Euro 5". L'incentivo è previsto per i veicoli nuovi acquistati dal primo gennaio al 31 dicembre 2016 ed immatricolati non oltre il 31 marzo 2017			
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto			
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:		
	n.a.	n.a.		
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAF			
Motivazione:	L'utilizzo di caravan "Euro 5" in sostituzione di "Euro 0", "Euro 1" e "Euro 2" costituisce un miglioramento ambientale significativo in termini di emissioni inquinanti.			
	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	-	5,00	-	-

3.3.3.4 Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Settore:	Trasporti 			
Nome del sussidio:	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro			
[Codice CSA sussidio]	[TR.SD.04]			
Norma di riferimento:	Art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali)			
Co-finanziamento dall'UE:	No			
Anno di introduzione:	2016			
Anno di cessazione (ove prevista):	2017			
Descrizione:	Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile: Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (riservato a EELL > 100.000 ab.), volto a sostenere iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, <i>car-pooling</i> , <i>car-sharing</i> , <i>bike-pooling</i> e <i>bike-sharing</i> , la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria. Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili.			
Tipo di sussidio:	Sussidio diretto			
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:		
	n.a.	n.a.		
Livello di riformabilità:	Nazionale			
Qualifica sussidio	SAF			
Motivazione:	Gli incentivi sono volti alla sensibilizzazione ambientale nelle scuole e nei posti di lavoro e alla diffusione di forme tradizionali (piedi) e innovative (<i>sbaring</i>) di mobilità sostenibile privata, diverse dal trasporto pubblico, che comunque consentono di ridurre gli effetti ambientali negativi del trasporto privato convenzionale.			
	2015	2016	2017	2018
Effetto finanziario (mln €):	-	35,00	35,00	d.q.