

ecosistemici basati su stime di 248 casi studio suddivisi in 14 biomi³². Le metodologie utilizzate per quantificare in termini monetari i valori ecosistemici si basano per il 37% in prezzi di mercato, e.g. il biglietto di ingresso ad aree verdi ricreative, e per il 23% su *benefit transfer*, ove i benefici stimati per un'area specifica vengono traslati su altre aree. Il TEEB, ove possibile, esprime tutti i valori in un'unica unità di misura, ossia in US\$₂₀₀₇/ettaro/anno. Gli aggiustamenti della valuta in termini di parità di potere d'acquisto e deflatore del PIL si basano sugli indicatori forniti dalla Banca Mondiale.

2.1.7. Fondo Monetario Internazionale (FMI)

Le ultime stime del FMI sui sussidi energetici a livello globale sono fornite da Coady et al. (2015). I sussidi energetici considerati sono SAD a tutti gli effetti (e.g. sussidi sui combustibili fossili), poiché:

- danneggiano l'ambiente, causando morti premature tramite l'inquinamento atmosferico, aggravando i problemi di congestione e provocando una maggiore concentrazione di gas a effetto serra;
- i sussidi energetici sono costosi e prevedono un mix di deficit pubblico, investimento di risorse pubbliche e costo-opportunità rappresentato dalla minore spesa pubblica in aree maggiormente efficienti (salute, educazione, infrastrutture);
- i sussidi energetici scoraggiano investimenti in tecnologie verdi e interventi in efficienza energetica;
- i sussidi energetici sono un modo iniquo di sostenere le fasce di popolazione con redditi medio-bassi, poiché i benefici maggiori sono catturati interamente dalle fasce di popolazione più abbienti.

Come è stato spiegato in precedenza in questo lavoro, per stimare la dimensione globale dei sussidi energetici, è necessario circoscrivere l'analisi tramite la definizione adottata. Coady et al. (2015) distinguono fra *pre-tax subsidy* e *post-tax subsidy*. Si è di fronte ad un *pre-tax subsidy* quando i consumatori (famiglie e industrie) pagano un prezzo minore del costo di fornitura dell'energia. Si parla di *post-tax subsidy* quando i consumatori pagano un prezzo minore del costo di fornitura dell'energia, più una tassa pigouviana che internalizzi l'impatto ambientale del consumo energetico e un'imposta sul consumo che dovrebbe essere pagata su tutti i beni per creare gettito. La *post-tax subsidy* è generalmente molto più elevata della *pre-tax subsidy*. In alcuni casi, si tiene conto dei sussidi ai produttori di energia includendo l'accesso a prezzi agevolati ad inputs, agevolazioni fiscali, trasferimenti diretti. Questi però sono molto più bassi dei sussidi ai consumatori.

Il primo utilizzo di questa classificazione è stato portato avanti in Clements et al. (2013), ma per l'anno 2011. Coady et al. (2015) aggiornano le stime all'anno 2013 proiettando una previsione all'anno 2015 e

³² http://doc.teebweb.org/wp-content/uploads/2014/03/TEEB-Database-and-Valuation-Manual_2013.pdf consultato il 22/07/2016.

includono un maggior numero di Paesi nella loro analisi. Inoltre, essi includono le stime di Parry et al. (2014) sui costi ambientali per 150 Paesi.

I *pre-tax subsidy* rappresentano lo 0,7% del PIL mondiale nel 2013 e dovrebbero diminuire nel 2015 allo 0,4% del PIL mondiale (US\$ 300 miliardi circa). Questa riduzione è dovuta, in larga parte, al calo del prezzo del greggio sul mercato internazionale, solo in parte trasferito sui mercati nazionali. Il 63% della riduzione totale è dovuta al petrolio, all'elettricità (28%) e al gas naturale (6%).

Se includiamo i danni ambientali dettati dal consumo energetico, le cifre riportate sono sconcertanti: nel 2013, a livello globale, i *post-tax subsidy* ammontano a US\$ 4.900 miliardi (il 6,5% del PIL mondiale) con una proiezione al 2015 di US\$ 5.300 miliardi. I *post-tax subsidy* sono presenti sia nei Paesi sviluppati sia nei PVS anche se in questi ultimi arrivano a coprire fra il 13% e il 18% del PIL mondiale. Larga parte dei *post-tax subsidies* è riferibile al carbone, raramente tassato e dai costi ambientali ingenti derivanti dal suo consumo.

Il lavoro, inoltre, fornisce una stima dei benefici ambientali ed economici derivanti dalla rimozione dei sussidi energetici. Solo nel 2015, il gettito dei governi aumenterebbe di US\$ 2.900 miliardi (2,9% del PIL mondiale), riducendo l'emissione di CO₂ del 20% e le morti premature del 50%. Il benessere economico globale sarebbe, dunque, aumentato di circa US\$ 1.800 miliardi (2,2% del PIL mondiale).

I sussidi ai combustibili fossili ammontano, secondo l'OCSE, fra i US\$160-200 miliardi all'anno per gli anni 2010-2014 (cfr. paragrafo 2.1.1). Queste stime possono essere confrontate con i US\$492 miliardi circa per il 2011 stimati dal FMI (Coady et al., 2015). La differenza fra le due stime ammonta dunque a circa US\$300 miliardi, una differenza notevole data la dimensione del fenomeno. In larga parte però, questo divario è dovuto ad approcci metodologici differenti: prima di tutto, l'OCSE concentra la propria analisi quasi esclusivamente su economie avanzate ed alcune emergenti, mentre il FMI considera ben oltre 150 Paesi. In secondo luogo, il FMI adotta un approccio *price-gap* (cfr. paragrafo 3.2.1), mentre l'OCSE si riferisce alle misure di sostegno individuali adottate dai singoli governi.

Queste stime, in entrambe i casi ingenti, vanno certamente accolte con cautela, ma il messaggio del lavoro di Coady et al. (2015) è chiaro: *“i sussidi all'energia sono di ingenti dimensioni; la loro rimozione garantirebbe benefici sostanziali dal punto di vista ambientale, finanziario e di benessere; la loro riforma dovrebbe iniziare immediatamente, seppur gradualmente [...]”*

Considerata la rilevanza del lavoro di Coady et al. (2015), è bene specificare che l'interesse del FMI ai sussidi ambientalmente rilevanti ha radici lontane.

Nel 1995, Gupta e Miranda pubblicano una sintesi della letteratura esistente sui fallimenti di politica economica con gravi conseguenze ambientali. Essi, difatti, evidenziano come gli strumenti economici introdotti per fronteggiare fallimenti di mercato con impatti ambientali non riescano nel loro intento,

perché vi è un fallimento delle politiche alla base dei danni all'ambiente. Da ciò, l'auspicio espresso dagli autori di una “*riforma di alcune tipologie di sussidi [...] e una valutazione approfondita sugli impatti ambientali*” che possano “*apportare benefici ambientali, portando lo sviluppo economico in un’ottica di “sostenibilità”*”.

Nel lavoro di Gupta et al. (2002), il FMI si interroga sugli effetti delle diverse voci di bilancio sulla crescita economica e sul consolidamento fiscale di 39 Paesi poveri negli anni Novanta. Gli autori, esaminando le diverse composizioni delle voci di spesa, concludono che i trasferimenti ai salari favoriscono un percorso di crescita più modesto rispetto a un maggior investimento in capitale e servizi. All'interno delle voci di spesa, naturalmente, compaiono i sussidi. Questi non hanno un impatto statisticamente significativo sulla crescita economica e, di conseguenza, non sembrano poter avere un'influenza estesa sullo sviluppo economico di un paese.

Un anno dopo, nel 2003, in un *working paper* del 2007 Clements et al. si sono focalizzati sul caso dell'Indonesia e sulla liberalizzazione dei prezzi del petrolio. Il FMI, sotto il profilo della ricerca, si avvicina così a uno dei SAD più rilevanti, quello relativo al sostegno ai carbon-fossili. Essi stimano, tramite un modello di equilibrio generale (*Computable General Equilibrium*), l'effetto che avrebbe un'ipotetica liberalizzazione dei prezzi del greggio in Indonesia sotto il profilo della produzione, della domanda dei consumatori e del reddito disponibile.

Del Granado et al. (2012) riprendono l'analisi dei sussidi ai combustibili fossili e le loro conseguenze sulla popolazione nei Paesi in via di sviluppo affermando che ogni decremento di US\$0,25 in sussidi al petrolio si traduce in un calo del reddito delle famiglie, in media, del 6%. Di conseguenza, la rimozione del SAD deve necessariamente andare di pari passo con l'introduzione di forme alternative di sostegno alle fasce meno abbienti della popolazione.

Charap et al. (2013) stimano l'elasticità della domanda al prezzo dell'energia nel lungo periodo in un intervallo di valori dal -0,3 al -0,5, in linea con la letteratura precedente. Questi valori indicano che una graduale rimozione dei sussidi energetici, accompagnata da politiche di sostegno al reddito, possono apportare benefici sia economici che ambientali. Ciononostante, nel breve periodo, la rimozione dei sussidi determina un livello di benefici troppo modesto e gli effetti di una politica redistributiva risultano insufficienti per le fasce meno abbienti. Ne consegue la necessità di una gradualità temporale delle riforme accompagnata con l'introduzione di sostegni di stampo sociale.

Il solco resta tracciato: il FMI specializza la propria ricerca nell'analisi dei sussidi energetici ed Ebeke e Ngouana (2015) contribuiscono tramite una ricerca che mette in risalto un possibile *trade-off* fra spese sociali e sussidi energetici: chi spende di meno (di più) in istruzione e sanità tende, in media, a spendere di più (di meno) in sussidi all'energia.

Coady et al. (2015b) aggiornano il paper di Del Granado et al. (2012) estendendo il numero di Paesi analizzati da 20 a 32 e aggiornano l'analisi aggiungendo gli anni che vanno dal 2009 al 2014. Gli autori arrivano a confermare che i sussidi al greggio portano maggiori benefici alle classi sociali più abbienti, esacerbando le disuguaglianze economiche e sociali esistenti.

In conclusione, come espresso in Parry et al. (2014), nel libro *“Getting Energy Prices Right: from principle to practice”*, *“molti prezzi energetici in diversi Paesi sono distorti. Il livello non riflette i danni ambientali [...]. Così facendo, molti Paesi basano in misura eccessiva il loro gettito sulla tassazione del lavoro e del capitale e troppo poco sull'utilizzo di energia.”*

2.1.8. Banca Mondiale (WB)

Una delle novità, che costituisce un vero punto di svolta del documento finale, del Summit di Parigi sui cambiamenti climatici si ritrova al comma c) dell'articolo 2 in cui si esplicita che *“l'Accordo mira a rafforzare la risposta globale alla minaccia del cambiamento climatico anche attraverso... la coerenza dei flussi finanziari con i percorsi di uno sviluppo a basse emissioni e resiliente al clima”*. Anticipando con quanto stabilito all'articolo 2 il Presidente della Banca Mondiale, Jim Yong Kim, in occasione della riunione semestrale tenutasi il 13 aprile 2015, aveva dichiarato *“abbiamo bisogno di sbarazzarci degli aiuti ai combustibili fossili ora”* sottolineando come, con il recente calo dei prezzi dell'energia, non ci sia momento migliore per porre fine ai sussidi per i combustibili fossili. Lo stesso Nicholas Stern, già dirigente della Banca Mondiale e autore del Rapporto Stern sui cambiamenti climatici per il governo britannico, ha affermato che *“dal summit [di Parigi] esce con chiarezza la direzione che sta prendendo l'economia. Chi oggi deve decidere gli investimenti da fare avrà molta più fiducia nel settore a basse emissioni. Siamo al punto di svolta”*.

Cinque sono i *driver* che la Banca Mondiale, uno dei principali finanziatori dell'energia tradizionale a livello globale, suggerisce per affrontare il problema dei cambiamenti climatici:

1. di introdurre una *carbon tax* per scoraggiare prodotti maggiormente inquinanti³³;
2. di rimuovere i sussidi alle fonti fossili;
3. di costruire contesti urbani a basse emissioni di carbonio e resilienti ai cambiamenti climatici (c.d. *smart cities & deep renovation*);
4. di aumentare gli interventi in efficienza energetica e la produzione di energia da fonti di energia rinnovabili. La Banca mondiale aderisce all'iniziativa *“Sustainable Energy for All initiative”* per promuovere i tre obiettivi al 2030:
 - garantire l'accesso universale ai servizi energetici a prezzi accessibili, affidabili e moderni,
 - aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale, e
 - raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica,

³³ Come richiamato anche dal 136-esimo punto dell'Accordo di Parigi che *“Riconosce anche il ruolo di fornire incentivi per le attività di riduzione delle emissioni, tra cui gli strumenti come le politiche nazionali e il Carbon Pricing”*.

in linea con i target stabiliti dall'obiettivo 7 “Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni” dell'Agenda Globale per lo Sviluppo Sostenibile e i relativi 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile da raggiungere entro il 2030 e sottoscritti il 25 settembre 2015 a New York in occasione del vertice delle Nazioni Unite;

5. di attuare politiche per sostenere un'agricoltura “*smart*” e sostenibile e nutrire i “*paesaggi*” naturali. Bisogna aumentare la resilienza del mondo agricolo e abbattere gli impatti ambientali e creare dei “pozzi di carbonio” per abbattere le emissioni nette. Le stesse foreste sono dei preziosi serbatoi di carbonio che vanno promosse e curate³⁴.

Per quanto riguarda la riforma dei sussidi alle fonti fossili, la Banca Mondiale già da diversi anni aveva sollevato diverse preoccupazioni circa gli impatti del cambiamento climatico. In una delle ultime analisi pubblicata nel marzo del 2015 intitolata “*Fossil Fuel Subsidies – Approaches and Valuation*”³⁵ è evidente come un numero sempre crescente di risorse economiche siano destinate a incentivare i combustibili fossili stimate da mezzo a due trilioni di dollari sebbene l'identificazione e la quantificazione dei sussidi vari per Paesi e settori considerati. L'invito della Banca Mondiale è di invertire la tendenza e inviare segnali che scoraggino gli sprechi e incoraggino una crescita a basso contenuto di carbonio. Secondo le stime dell'IEA e richiamate dallo studio della Banca Mondiale quasi 550 miliardi di dollari, sotto forma di sussidi diretti, sono andati a incentivare nel 2013 i combustibili fossili. La riforma di eliminazione progressiva di tali sussidi è sempre più una necessità anche se non semplice da attuare ma che si rileva essenziale per affrontare con determinazione il problema legato ai cambiamenti climatici.

Infine, la Banca Mondiale ha lanciato nel 2013 la *Carbon Pricing Leadership Coalition* (CPLC), una coalizione di Paesi e *stakeholder* privati nata per esercitare pressione e raccogliere consenso sulla potenziale introduzione di una tassa del carbonio che internalizzi, almeno in parte, le attività economiche con elevato impatto ambientale. Gli obiettivi principali della CPLC possono essere riassunti come segue:

- fornire una piattaforma per favorire lo scambio di diversi punti di vista sul ruolo del carbonio e del mix energetico nel contesto della trasformazione verso energie sostenibili;
- sottolineare l'importanza della continuità politica verso il processo di transizione energetica;
- dimostrare ai governi, in particolare a quelli non particolarmente persuasi o attenti alla sfida al cambiamento climatico, dell'innovazione rappresentata dall'introduzione di misure di “*carbon pricing*”, cruciale per la transizione energetica;
- esaminare le diverse opzioni sulla destinazione del gettito derivante da carbon pricing.

La CPLC sarà presente alla COP 22 di quest'anno ove presenterà le prime pubblicazioni sul tema.

³⁴ www.worldbank.org/en/news/feature/2015/03/18/5-ways-reduce-diverse-climate-change?cid=EXT_TWBN_D_EXT&hootPostID=74c9a081312596f02f620162b53

³⁵ Kojima M., Koplow D. (2015), <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/21659/WPS7220.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

2.1.9. Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO)

Fin dalla sua costituzione, con la sottoscrizione dell'accordo di Marrakech entrato in vigore il 1° gennaio 1995, l'Organizzazione Mondiale del Commercio ha riconosciuto l'importanza dello sviluppo sostenibile nel regolare le relazioni commerciali tra i 163 Paesi Membri³⁶. Preservare, tutelare l'ambiente e ottimizzare l'uso delle risorse naturali sono dunque aspetti imprescindibili anche per il WTO. Nel 2009, il WTO, in collaborazione con l'UNEP, ha per la prima volta realizzato un report *“Trade and Climate Change”*, che analizza le ricadute dei cambiamenti climatici sul commercio sia a livello nazionale sia internazionale. Le relazioni tra il commercio nazionale/internazionale e il cambiamento climatico sono esaminate sotto quattro punti di vista diversi, secondo: la scienza del cambiamento climatico (con i relativi strumenti di mitigazione e adattamento), la teoria del commercio (analisi dei legami tra il commercio nazionale/internazionale e le politiche climatiche da un punto di vista economico), gli sforzi multilaterali per affrontare i cambiamenti climatici e abbattere le emissioni climalteranti e infine secondo le politiche nazionali, adottate da alcuni Paesi, per contrastare i cambiamenti climatici e incrementare l'efficienza energetica.

Le regole stabilite dal WTO hanno la necessaria flessibilità per indirizzare le politiche nazionali/internazionali e affrontare, risolvere i problemi legati ai cambiamenti climatici; misure di mitigazione e di adattamento sono fondamentali per prevedere, progettare e attuare interventi tesi a contrastare i cambiamenti climatici in modo da garantire che le politiche commerciali e climatiche si rafforzino reciprocamente.

La principale raccomandazione del WTO riguarda la necessità di vigilare contro il protezionismo commerciale di alcuni Paesi e soprattutto di uscire dalla concezione dello scenario BAU *“Business As Usual”*³⁷ e puntare sui negoziati globali per coniugare le esigenze del cambiamento climatico con quelle del commercio internazionale.

Gran parte dei settori dell'economia globale rischia di essere colpito dai cambiamenti climatici con implicazioni non positive per il commercio. I settori più colpiti sono l'agricoltura, la silvicoltura e la pesca che si rilevano fondamentali per i Paesi in via di sviluppo. Una maggiore apertura al commercio internazionale, se da un lato fa aumentare la probabilità di incrementare le emissioni di CO₂ a seguito di una crescita economica (*the scale effect*), dall'altro faciliterebbe l'adozione di tecnologie *“pulite”* che ridurrebbero l'intensità delle emissioni presenti nei beni e nei loro processi produttivi (*the technique effect*)

³⁶ Accordo di Marrakech che istituisce l'Organizzazione Mondiale del Commercio: “The Parties to this Agreement, Recognizing that their relations in the field of trade and economic endeavour should be conducted with a view to raising standards of living, ensuring full employment and a large and steadily growing volume of real income and effective demand, and expanding the production of and trade in goods and services, while allowing for the optimal use of the world's resources in accordance with the objective of sustainable development, seeking both to protect and preserve the environment and to enhance the means for doing so in a manner consistent with their respective needs and concerns at different levels of economic development”, https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/04-wto_e.htm

³⁷ Lo scenario BAU *“Business As Usual”* ipotizzato dal WTO prevede un incremento delle emissioni pari a più del 70% nell'intervallo temporale tra il 2008 e il 2050.

e guiderebbe il cambiamento verso un mix di produzione energetica a bassa intensità. In alcuni settori la tecnologia gioca un ruolo chiave per l'abbattimento delle emissioni climalteranti. L'adozione di tecnologie "energy-efficient", che coniugano bassi consumi e alti rendimenti, nei settori delle costruzioni, dei trasporti, dell'industria e della produzione di energia a basso uso di carbonio, può servire per mitigare il cambiamento climatico. Da questo punto di vista una maggiore apertura al commercio internazionale porterebbe benefici per l'ambiente e stimolerebbe la transizione energetica "rinnovabile".

Gli strumenti economici proposti dal WTO vanno dai tradizionali strumenti normativi agli incentivi economici e finanziari. Meccanismi basati sui prezzi, come la "carbon tax" o una tassa sull'energia, sono stati scelti da diversi Paesi negli ultimi decenni per internalizzare i costi ambientali legati all'effetto serra e alle emissioni climalteranti. Il WTO (2011) prende anche in considerazione i SAF, intesi come sussidi per prodotti verdi o incentivi all'adozione di tecnologie "pulite". L'Organizzazione si mostra perplessa quando questi sono rivolti alla produzione, poiché abbassandone i costi, possono introdurre una potenziale distorsione a livello di concorrenza fra imprese domestiche e importatrici. D'altro canto, vi è il riconoscimento che i SAF finalizzati all'adozione di tecnologie "pulite" possano aiutare le imprese domestiche a competere nel mercato internazionale. Le preoccupazioni vengono meno se i SAF sono, invece, concessi ai consumatori poiché "non influenzano il commercio internazionale purché non vi sia distinzione fra beni e servizi importati o domestici" (WTO, 2011).

Lo strumento principale che regola i programmi di sostegno del WTO è definito "Agreement on Subsidies and Countervailing Measures (SCM Agreement)", il cui scopo è quello di trovare un equilibrio tra i timori delle industrie nazionali di trovarsi di fronte a casi di competizione sleale per i beni importati sussidiati nei paesi di origine e gli ostacoli al libero scambio posti dalle misure cautelative dei paesi importatori. Il SCM stabilisce, dunque, regole comuni che non impattino sul libero commercio dei Paesi membri e lascia, al di fuori di esse, ampia discrezionalità sui sussidi volti a favorire l'adozione di tecnologie "pulite". I SAF, ad ogni modo, sono uno strumento indispensabile a garantire uno sviluppo sostenibile, strada maestra per il corretto funzionamento dei mercati e per la preservazione o la sopravvivenza di molti di essi, oltre ad avere importanti conseguenze sul piano socio-economico.

A giugno 2016, in occasione della riunione del Comitato per il Commercio e l'Ambiente (CTE)³⁸, alcuni Paesi Membri hanno evidenziato l'importanza dell'Accordo di Parigi e dell'iniziativa che molti governi hanno intrapreso di eliminare i sussidi alle fonti fossili in un'ottica più generale di riforma della fiscalità ambientale al fine di contrastare con determinazione il problema legato ai cambiamenti climatici.

³⁸ Il programma di lavoro della Commissione per il Commercio e l'Ambiente (CTE), previsto già dall'accordo di Marrakech del 1994, nasce dalla necessità, da parte dell'Organizzazione, di identificare e comprendere la relazione tra commercio e ambiente, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. La CTE, inoltre, analizza i problemi legati indirettamente all'ambiente quali ad esempio i benefici ambientali nel rimuovere le restrizioni al commercio nel settore energetico e forestale o l'effetto dell'etichetta dell'efficienza energetica per l'accesso al mercato. È inoltre la principale sede dove possono essere condivise o elaborare soluzioni idonee ad affrontare il problema legato ai cambiamenti climatici.

2.1.10. International Civil Aviation Organization (ICAO) e International Maritime Organization (IMO)

Come noto, sia il trasporto aereo sia quello marittimo internazionale sono rimasti esclusi dall'accordo della COP 21 di Parigi (le previsioni su ICAO e IMO contenute nei testi preparatori sono state stralciate durante la Conferenza). Eppure, l'ambizione degli impegni sottoscritti con l'Accordo di Parigi non riduce la pressione internazionale volta al coinvolgimento di questi due settori nelle politiche di riduzione delle emissioni al 2030. Le politiche in atto a livello globale, orientate alla riduzione dei sussidi ai combustibili fossili nei diversi settori d'impiego, evidenziano la necessità di valutare la possibilità di eliminare le esenzioni, o le agevolazioni eventualmente vigenti, anche nei due settori dell'aviazione e del trasporto marittimo internazionale.

Nella normativa nazionale, il Testo Unico sulle Accise (TUA) esenta il trasporto aereo e quello marittimo dall'applicazione del livello normale delle accise sui prodotti petroliferi. Entrambe le esenzioni costituiscono sussidi (categoria delle spese fiscali). Va sottolineato che entrambe le esenzioni sono efficaci a prescindere dal tipo di impiego. Esse si applicano sia ai viaggi domestici (fra due porti/aeroporti nazionali, o con partenza e arrivo nel medesimo porto nazionale) che ai viaggi intracomunitari e a quelli internazionali extracomunitari.

Mentre nel caso del trasporto marittimo l'eliminazione dell'attuale regime TUA di esenzione, con un approccio graduale in base al tipo di traffico (partendo dal cabotaggio, per poi puntare a un'estensione comunitaria e/o internazionale), non trova grossi ostacoli nella vigente normativa marittima internazionale, né tantomeno giustificazioni sotto il profilo dell'equità ambientale (tutti i carburanti impiegati nei trasporti su strada e ferroviari sono assoggettati ad accise), nel caso del trasporto aereo è stato fatto qualche passo in avanti ed occorre effettuare delle distinzioni fra categorie di traffico:

- il trasporto aereo domestico e intraeuropeo (area economica europea, ovvero UE + Islanda, Norvegia e Liechtenstein) è attualmente assoggettato all'ETS (emissioni del periodo 2013-2016), un meccanismo di mercato per la riduzione delle emissioni di CO₂ che – come la tassazione dei carburanti, e con le dovute differenze fra i due strumenti – comporta già un aumento dei prezzi e un incentivo economico a un uso più efficiente dei carburanti petroliferi;
- il traffico aereo dell'UE di tipo internazionale (collegamenti da e per l'UE con l'esclusione di quelli intraeuropei) non è attualmente assoggettato a un meccanismo di mercato per la riduzione delle emissioni.

Nel caso del trasporto aereo internazionale, tuttavia, occorre superare alcuni ostacoli di tipo normativo, richiamati qui di seguito.

2.1.10.1. Trasporto aereo

Nel 2008, con la direttiva 2008/101/CE, l'UE aveva incluso l'aviazione nel meccanismo comunitario di scambio dei permessi di emissioni (ETS).

Negli anni successivi, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) si è impegnata a sviluppare, entro il 2016, un meccanismo globale per la riduzione delle emissioni del trasporto aereo internazionale. In attesa del varo di questo strumento, nell'aprile del 2013 l'UE ha sospeso gli effetti della direttiva 2008/101/CE sul traffico aereo internazionale extra-europeo. Al momento, solo le emissioni dei voli all'interno dell'Area Economica Europea (AEE), per gli anni 2013-2016, ricadono all'interno dell'ETS. Inoltre, con la Decisione di sospensione sono state introdotte esenzioni per gli operatori a basse emissioni.

Per quanto riguarda il traffico aereo internazionale, sussistono alcuni impedimenti nella normativa internazionale e – soprattutto – negli accordi bilaterali di servizio aereo, che ostacolano eventuali azioni nazionali (unilaterali) volte a eliminare l'esenzione sull'accisa nei voli internazionali. Il paper di approfondimento normativo realizzato da Piera (2015) permette di ricostruire il quadro dei vincoli all'introduzione di una *fuel tax/carbon tax* nell'aviazione civile internazionale. La Convenzione di Chicago del 1944, che costituisce un riferimento d'obbligo per la regolazione dell'aviazione internazionale, contiene un articolo (n. 24) che esenta dalla tassazione il carburante a bordo degli aerei al momento dell'arrivo in un altro Stato membro dell'ICAO e trattenuto a bordo fino alla partenza. L'intento dell'articolo 24 è di liberalizzazione doganale ed è volto a non discriminare gli operatori aerei stranieri imponendo prelievi doganali non richiesti a operatori nazionali. Di per sé questo articolo non riguarda la tassazione sull'acquisto di carburanti e non impedisce agli Stati di applicare altre forme di imposizione – anche indiretta – sul carburante (tassa sull'acquisto di carburante, imposta sui biglietti dei passeggeri, come ad esempio l'*Air Passenger Duty* introdotto dal Regno Unito, che varia in funzione della distanza percorsa dal passeggero). Tuttavia, Piera (2015) evidenzia che la Risoluzione VIII della Conferenza di Chicago ha adottato una forma standard di accordo per le rotte aeree che è andato ben oltre il testo della Convenzione, mirando ad assicurare la maggior uniformità possibile in tutti gli accordi che possono essere effettuati tra Stati membri per l'esercizio di servizi aerei. Quasi tutti gli accordi bilaterali che hanno fatto seguito alla Convenzione di Chicago, e che sono ancora oggi in vigore (e.g. USA-EU Open Skies del 2007), prevedono un'esenzione fiscale, a condizioni di reciprocità, non solo per il carburante a bordo, ma anche per il carburante fornito nel territorio di uno Stato membro a una compagnia di un altro Stato membro.

Anche lo studio effettuato dal Fondo Monetario Internazionale insieme alla Banca Mondiale per rispondere alla richiesta del G20 di esplorare il potenziale gettito per il clima dell'introduzione di una fiscalità sui carburanti dell'aviazione e del trasporto marittimo internazionale, ha confermato che le

esenzioni alla fiscalità energetica nel settore dell'aviazione, introdotte nel dopoguerra dagli Stati, trovano il loro presupposto nelle condizioni di reciprocità previste dagli accordi multilaterali all'interno del quadro ICAO e negli accordi bilaterali sui servizi aerei. Tali vincoli potrebbero essere superati mediante un emendamento alla Convenzione di Chicago e relativi emendamenti degli accordi bilaterali o, in alternativa, ricorrendo a forme di imposizione fiscale indiretta sui carburanti, come l'ETS o tasse sui passeggeri.

2.1.10.2. Trasporto marittimo

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, non risultano convenzioni dell'IMO che prevedano esenzioni fiscali sull'acquisto dei carburanti o il rispetto di condizioni di reciprocità fra Stati sul regime fiscale dei carburanti marittimi. A conferma, lo studio FMI-WB (2011), dedicato a questo tema, conclude che “per i carburanti marittimi, non ci sono accordi formali che proibiscano accise sui carburanti, per cui sembra che non ci siano ostacoli legali per l'introduzione di tali tasse”.

Soprattutto a partire dal 2007, con l'avvio di un programma di iniziative IMO per il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, è in atto un dibattito a livello IMO per l'introduzione di meccanismi di mercato per la riduzione delle emissioni di CO₂ del settore: diverse opzioni sono in discussione, molte delle quali prevedono forme di tassazione dei carburanti (al momento dell'acquisto o in base al consumo nei singoli viaggi; con diverse varianti sulla destinazione del gettito, ad es. per la creazione di un Fondo internazionale destinato a finanziare l'acquisto di permessi di emissione oltre il tetto prestabilito per lo *shipping*).

In questo decennio l'IMO ha varato provvedimenti importanti ai fini del contenimento delle emissioni:

- *Energy Efficiency Design Index* (EEDI), indice per la misurazione delle prestazioni di efficienza energetica e di intensità emissiva, obbligatorio per le navi di nuova costruzione;
- *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP), piano di gestione dell'efficienza energetica a livello nave, obbligatorio per le navi esistenti;
- emendamenti all'Annesso VI della Marpol³⁹ con introduzione di un capitolo sull'efficienza energetica che introduce precisi limiti di intensità carbonica (EEDI) per le navi di nuova costruzione.

Tuttavia, l'IMO è ancora lontana dal prendere decisioni sulle questioni fondamentali della fissazione di obiettivi annuali di emissione per l'intero settore e dell'adozione di meccanismi di mercato per ottimizzare i costi della riduzione delle emissioni, in maniera tale che anche il settore marittimo possa contribuire, come gli altri settori dell'economia mondiale, al rispetto degli impegni presi da tutti gli Stati del globo alla COP di Parigi.

³⁹ La Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (nota anche come Marpol 73/78). L'Annesso VI riguarda il controllo dell'inquinamento atmosferico delle navi.

2.2. Unione Europea

2.2.1. Commissione Europea

Competitività e sostenibilità sono da sempre i due pilastri su cui si fondano gli orientamenti politici europei. Nella stessa Comunicazione sulla Politica industriale dell'ottobre 2005⁴⁰, la Commissione Europea ha lanciato un gruppo di lavoro (*High Level Group*) su Competitività, Energia e Ambiente con lo specifico compito di “*esaminare i legami tra politica energetica, industriale e ambientale per far sì che le iniziative poste in essere siano mutualmente compatibili e coerenti tra loro al fine di migliorare lo sviluppo sostenibile e la competitività dell'Europa*”⁴¹. Il mandato, della durata di due anni, prevedeva proprio che il gruppo di lavoro si occupasse anche di “*cambiamento climatico e in particolare di ETS, efficienza energetica e rinnovabili, incluso la tassazione energetica e la rimozione dei sussidi dannosi*”.

Il primo report del gruppo di lavoro (*High Level Group*) su Competitività, Energia e Ambiente è stato elaborato il 2 giugno 2006 e si è focalizzato su questioni di urgenza e di rilevanza nel breve termine. Il rapporto “*Contributing to an Integrated Approach on Competitiveness, Energy, and Environment Policies*” si concentra, così, su funzionamento del mercato dell'energia, accesso all'energia, efficienza energetica e sistema europeo di scambio delle emissioni (EU-ETS). Inoltre, il HLG ha formato a sua volta dei gruppi *ad hoc* per affrontare le seguenti questioni specifiche:

- funzionamento del mercato dell'energia elettrica e del gas;
- *Emissions Trading Scheme* (ETS);
- competitività e accesso ai fattori di produzione di energia economicamente convenienti per le industrie ad alta intensità energetica;
- efficienza energetica;
- futuro energetico a lungo termine dell'UE;
- driver per gli investimenti in tecnologia innovativa, generazione elettrica ed efficienza energetica.

Tuttavia, è nel terzo report che il gruppo si concentra sugli incentivi per promuovere le tecnologie *low-carbon*, con specifico riferimento ai settori *energy-intensive*. La principale conclusione del terzo report è che i fondi pubblici a sostegno di tecnologie dannose per l'ambiente dovrebbero essere aboliti. In particolare, il gruppo di lavoro ha esortato gli Stati membri a riformare e a eliminare gradualmente le sovvenzioni dannose per l'ambiente nei casi in cui esse minino il raggiungimento di altri obiettivi dell'UE, come ad esempio la lotta al cambiamento climatico o il garantire mercati energetici efficienti. Il gruppo di lavoro ha così voluto evidenziare come sussidi e aiuti di Stato dovrebbero essere utilizzati solo per l'interesse comune, ossia in caso di chiaro fallimento del mercato e senza che essi determinino una distorsione della concorrenza.

⁴⁰ Comunicazione della Commissione Europea del 5 ottobre 2005 “Attuare il programma comunitario di Lisbona: un quadro politico per rafforzare l'industria manifatturiera dell'UE – verso un'impostazione più integrata della politica industriale” [COM(2005) 474 definitivo].

⁴¹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-06-226_en.htm

L'importanza di una riforma dei sussidi è sottolineata dalla prima raccomandazione contenuta nel report che riporta quanto segue: *“Tutti i sussidi diretti e indiretti dovrebbero essere valutati nelle loro dimensioni economiche (compresa la sicurezza dell’approvvigionamento energetico), sociali e ambientali. I sussidi devono servire l’interesse comune, mentre diversamente indirizzati dovrebbero essere gradualmente eliminati. Questo è particolarmente vero per i sussidi dannosi per l’ambiente. Gli Stati membri dovrebbero garantire che l’applicazione di qualsiasi sussidio sia supportato da un piano strategico con tappe e clausole chiaramente articolate.”*⁴²

Successivamente, nella Comunicazione (2011) 571 *“Tabella di marcia verso un’Europa efficiente nell’impiego delle risorse”*⁴³, la Commissione Europea si è posta il seguente obiettivo *“entro il 2020 le sovvenzioni dannose per l’ambiente saranno gradualmente abbandonate tenendo in debita considerazione le ripercussioni sulle persone bisognose”*.

Nel 2015, la Commissione Europea ha rinnovato il proprio interesse verso i sussidi dannosi all’ambiente⁴⁴ con particolare riferimento al problema della misurazione dei sussidi ai carbon-fossili. Il rinnovato interesse è dovuto, in parte, al contesto economico favorevole costituito dal prolungato calo dei prezzi del greggio. Lo scenario, difatti, può mitigare l’effetto economico dell’eventuale abrogazione del sussidio quando i prezzi sottostanti restano relativamente bassi.

I sussidi direttamente collegabili ai carbon fossili sono principalmente riscontrabili in Paesi in via di sviluppo sotto forma di sussidio diretto, mentre nei Paesi sviluppati è comune una sotto tassazione (*under pricing*) delle risorse. I tentativi di riforma portati avanti dal G20 soffrono di stime difformi sui paesi, metodologie di quantificazione molto diversificate e l’assenza di condivisione di una definizione univoca di sussidio, intesa come attribuzione particolare dell’intervento pubblico nell’economia.

Utilizzando le stime FMI (cfr. par. 2.1.7.), il rapporto stima che i sussidi direttamente collegabili ai carbon fossili in UE-27 ammontino a circa US\$ 10 miliardi, meno dello 0,1% del PIL europeo. I sussidi diretti alle famiglie per l’accesso energetico, in Europa, sono stati diffusamente sostituiti con altre forme di *welfare* direttamente destinate alle famiglie meno abbienti. Il FMI per il 2011 stima, invece, che i sussidi *post-tax* in Europa, ossia l’ammontare dei sussidi diretti sommati al costo delle esternalità ambientali, siano pari a circa US\$ 89 miliardi, circa il 5% dei sussidi *post tax* globali. La cifra, considerando che il contributo europeo al PIL mondiale è di circa il 20%, è relativamente bassa. Questo in considerazione del fatto che i sussidi diretti nel settore energetico sono relativamente bassi e che le imposte sull’utilizzo di energia sono elevate, anche quando le paragoniamo ad altri Paesi sviluppati,

⁴² HLG (2007), Third Report of the High Level Group on Competitiveness, Energy and the Environment. Contributing to an integrated approach on Competitiveness, Energy and Environment Policies. Helping energy intensive industries adapt to the energy and climate change challenges; incentives, innovation and technology policies. Febbraio 2007.

⁴³ Comunicazione della Commissione Europea al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni del 20 settembre 2011 *“Tabella di marcia verso un’Europa efficiente nell’impiego delle risorse”* [COM(2011) 571 definitivo].

⁴⁴ Parallelamente l’Eurostat ha iniziato, su base volontaria, a registrare i dati sui sussidi ambientali e altre forme di sostegno da parte degli Stati a favore dell’ambiente, incluse le spese fiscali. I SAD vengono identificati in quanto misure che, diminuendo i prezzi e stimolando i consumi, portano ad un aumento della congestione e dell’inquinamento atmosferico. La raccolta di dati si svolgerà annualmente.

come gli Stati Uniti. Il 60% circa del sussidio *post tax* europeo è relativo al carbone, anch'esso sotto tassato rispetto all'esternalità ambientale prodotta. Il 30% circa è costituito dal gas naturale, mentre petrolio e suoi derivati coprono all'incirca il 6%.

In un altro rapporto, l'ECFIN (2015) stima attorno ai US\$ 145 miliardi nel 2012 l'ammontare dei sussidi energetici (incluso il sostegno alle rinnovabili). La stima per l'Italia raggiunge i US\$ 10,3 miliardi di intervento pubblico nel settore energetico. L'Italia, assieme a Gran Bretagna, Germania e Francia, ha il maggiore costo esterno in termini ambientali, considerata la quota di combustibili fossili nel proprio mix energetico. I Paesi più impegnati in termini di sussidi energetici sono Germania, Gran Bretagna, Spagna e Italia (ECFIN, 2015).

L'Unione Europea ha avviato una fase di uscita dai sussidi ai combustibili fossili. Accanto a ciò, una proposta interessante riguarda l'introduzione di un'aliquota sui consumi energetici in base alle loro emissioni di CO₂.

2.2.2. Institute for European Environmental Policy (IEEP)

L'IEEP – *Institute for European Environmental Policy*, un istituto indipendente e no-profit dedito alla promozione di un'Europa ambientalmente sostenibile attraverso analisi e sviluppo di politiche, nonché la diffusione dei risultati delle attività di ricerca in questo campo, ha avuto commissionato dalla DG Ambiente uno studio nel 2007⁴⁵, che ha tentato di quantificare i sussidi per i diversi fattori (trasporti, energia, altro) e offrire indicazioni pratiche per una loro riforma, nonché indicazioni su ciò che l'Unione Europea potrebbe fare al riguardo.

Come sottolineato dallo studio, la quantificazione dei sussidi non è semplice e non lo è ancor più la quantificazione dei sussidi ambientalmente dannosi, in quanto dipende dalla diversa definizione data e dal loro campo di applicazione (o area di inclusione)⁴⁶, pur con questa premessa la definizione a cui fa riferimento lo studio rimanda a quella dell'OCSE (1998 e 2005).

Lo studio commissionato nel 2007 presenta i principali risultati dell'analisi dei *case studies* sulla riforma dei SAD nei settori energia, trasporto e altre aree, cercando di illustrare quelli che possono essere considerate indicazioni pratiche per la riforma. A tal proposito, si sottolinea nel report che l'UE ha seguito, nelle diverse politiche poste in essere, due macro principi guida per la riforma dei SAD:

- il principio di chi inquina paga (*polluter pays principle* - PPP), e

⁴⁵ IEEP et al (2007) Reforming environmentally harmful subsidies Final report to the European Commission's DG Environment, marzo 2007.

⁴⁶ In particolare, il capitolo 7 dello studio IEEP et al (2007) enfatizza come un sussidio che ad una prima lettura risulti dannoso per l'ambiente potrebbe non esserlo grazie alla presenza di altre misure politiche in essere che mitigano ogni altro aspetto ambientalmente negativo. In questo quadro la metodologia della *checklist* adottata dall'OCSE (cfr. sezione "Metodologia") dovrebbe essere attuata da due ulteriori elementi: a) il limite della tecnologia, ossia una preliminare valutazione del legame tra sussidio-impatto ambientale ed ulteriore impatto della condizionalità del sussidio; b) la condizionalità stessa del sussidio, ossia se esso è in entrata o uscita. Inoltre, il documento sottolinea come la checklist non include nelle analisi gli impatti sociali o le implicazioni della rimozione dei sussidi in termini sociali (un campo in cui occorrono ricerche e dove non vi è un accordo sugli impatti e sulle soluzioni).

- la piena internalizzazione dei costi esterni come elemento di non distorsione della competitività tra gli Stati Membri (Thöne, 2006),

principi che, comunque, non annullano le difficoltà legate a una riforma dei SAD per la complessità dei legami insiti tra sussidi e ambiente e la quantificazione degli impatti. I sussidi hanno un ruolo importante sull'innovazione e la diffusione delle tecnologie che possono essere più vantaggiose per l'ambiente rispetto a quelle attualmente esistenti. Pertanto, i governi dovrebbero identificare:

- il livello di protezione dalla concorrenza che le misure offrono al settore destinatario e la misura in cui le alternative nel settore di destinazione sono scoraggiate;
- gli effetti ambientali dei prodotti o tecnologie alternative che sono scoraggiate da misure di sostegno, rispetto a quelli del settore supportati.

L'analisi dei *case studies* e dei principali documenti in letteratura individuano in 4 elementi principali le "lezioni" da tener presente per realizzare una riforma volta a rimuovere i SAD:

1. *la necessità di informazioni di buona qualità e di trasparenza*: le questioni ambientali raramente sono i drivers di una riforma dei sussidi; la riforma è spesso guidata da pressioni economiche interne (settore industriale, deficit di bilancio, ecc.) o da pressioni esterne, ad esempio per i singoli Stati membri queste ultime possono essere rappresentate dalle politiche degli aiuti di stato o energetiche dell'UE. In Germania, ad esempio, il principale argomento in favore della riduzione dei sussidi al carbone è stato l'elevato onere che questi impongono all'economia tedesca, mentre in Polonia l'aumento dell'aliquota IVA sull'energia (da 7% all'aliquota standard del 22%) è stata determinata dalla necessità di affrontare il deficit di bilancio. Ed ancora, nonostante il relativo successo della riforma del settore del carbone e della riduzione del contributo ricevuto dall'industria del carbone, il Regno Unito ha scelto di mantenere il sussidio – sebbene ridotto di importo – per il settore del carbone al fine di salvaguardare i posti di lavoro del settore;
2. *la riforma dei sussidi non deve avvenire in modo isolato*: è importante che la riforma dei sussidi sia un'azione complementare con altre misure, che possono essere messe in atto per affrontare gli effetti negativi che potrebbero realizzarsi nel breve termine dalla riforma, o come elemento inserito in un pacchetto più ampio di misure di riforma (ad esempio una riforma fiscale ambientale). La riforma dei sussidi dovrebbe essere parte di un pacchetto di misure di riforme ampie. Ad esempio, in Polonia per compensare le famiglie più povere per l'incremento dell'IVA sull'energia, sono state introdotte misure compensative, come crediti a basso costo per finanziare l'ammodernamento delle fonti di riscaldamento locali, o ancora il riconoscimento di generose buonuscite per i minatori al fine di alleviare l'impatto economico negativo delle perdite di posti di lavoro legate alla riforma delle sovvenzioni del carbone polacco. Un ulteriore esempio di interesse è l'ambiziosa riforma fiscale posta in essere nel 2002 in Germania anche se mai attuata in pieno: la proposta prevedeva di estendere la riforma fiscale ambientale riducendo

le sovvenzioni dannose per l'ambiente, come l'esenzione IVA per i voli internazionali, riducendo l'indennità di pendolari in base alla distanza e ridurre i sussidi per l'industria tedesca mineraria *hard-carbon*, proposte che, tuttavia, sono state respinte dalla Camera alta tedesca;

3. *la necessità di una forte leadership e una vasta coalizione*: la necessità di una riforma dei sussidi quale parte di un pacchetto di riforme sottolinea la necessità di un sostegno politico dell'intero pacchetto e, quindi, di una formazione di un consenso condiviso e ampio sulla questione che non è solo determinato da un'ampia coalizione politica ma che tenga conto di tutti gli *stakeholders*, un elemento questo che si ricollega al punto precedente;
4. *la necessità di un processo ben gestito*: che potrebbe realizzarsi attraverso un approccio graduale di riforma al fine di evitare che il beneficiario del sussidio dipendente dall'esistenza del supporto stesso possa porre degli ostacoli a una sua riforma, sottolineando così l'importanza di un dibattito aperto su come gestire la transizione verso la riforma, punto che si ricollega ai due precedenti. Un esempio di graduale riforma dei sussidi, avviata nel 1997 in Germania, ha portato a una riduzione del loro peso da 4,7 miliardi di euro del 1998 a 2,7 miliardi di euro nel 2005, per giungere ai 2,38 miliardi di euro nel 2008.

In un successivo studio commissionato dalla Commissione Europea del 2012⁴⁷ sono stati identificati almeno 30 casi di sussidi ambientalmente dannosi negli Stati membri UE e le tappe per raggiungere l'obiettivo della Roadmap.

Tabella 3: Schema di Roadmap di riforma dei SAD – Una sintesi degli elementi principali

Soggetti	2012-2013 Mappa dei sussidi, individuazione degli impatti e pianificazione della riforma	2014-2019 Esecuzione della riforma SAD: transizione verso una buona governance	2020 e oltre Raggiungere gli obiettivi
Stati membri	-Identificazione dei principali SAD e inventario dei sussidi per aumentare la trasparenza; -Roadmap per la riforma dei sussidi di interesse nazionale; -Analisi dei sussidi e degli effetti della riforma e dei piani inclusi nei Programmi nazionali di riforma.	- Rimozione dai SAD e report annuale sui progressi; - Adozione di principi di buona governance per i rimanenti o nuovi sussidi; - Gruppi di lavoro interdipartimentali/task per guidare il processo	- Rimozione dai SAD; - Ottemperare gli impegni di biodiversità della commissione CBD; - Ottemperare gli impegni climatici ed energetici UE; - Applicare principi di buona governance ai sussidi.

⁴⁷ Withana S., ten Brink P., Franckx L., Hirschnitz-Garbers M., Mayeres I., Oosterhuis F., Porsch L. (2012), Study supporting the phasing out of environmentally harmful subsidies. A report by the Institute for European Environmental Policy (IEEP), Institute for Environmental Studies – Vrije Universiteit (IVM), Ecologic Institute and Vision on Technology (VITO) for the European Commission – DG Environment. Final Report. Brussels. 2012.

Soggetti	2012-2013 Mappa dei sussidi, individuazione degli impatti e pianificazione della riforma	2014-2019 Esecuzione della riforma SAD: transizione verso una buona governance	2020 e oltre Raggiungere gli obiettivi
UE	<ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgere e sostenere gli sforzi degli Stati membri (ad es. con un coordinamento); - Utilizzo del semestre europeo come strumento (es. relazioni annuali e raccomandazioni); - Dare l'esempio: identificare e sviluppare un inventario dei sussidi a livello europeo, ad esempio nel contesto del Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2014-2020, PAC, ecc.; - Revisione dei criteri per le decisioni di investimento comunitarie, - Identificare le restrizioni e le lacune (ad esempio clausole di esenzione) a livello UE che possono impedire la riforma SAD, - Rafforzare le capacità di sostegno e lo sviluppo della conoscenza. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare Roadmap per la riforma nei settori chiave (ad esempio agricoltura, pesca) e creare gruppi di lavoro intra-DG per la riforma; - Revisionare le procedure decisionali per rafforzare la cooperazione; - Modificare o rivedere le restrizioni e le lacune a livello UE che impediscono azioni nazionali o ostacolano la riforma SAD, - Esplorare le opzioni alternative per sostenere gli sforzi di riforma; - Sviluppare una guida per sostenere l'attuazione; - Promuovere appalti pubblici verdi; - Introdurre elementi concreti che obblighino gli Stati membri a riferire e agire sui SAD; - Sviluppare un modello comune per facilitare la segnalazione di sovvenzioni al G20, WTO, OCSE, ecc, - Lavorare con i partner e le organizzazioni internazionali per una riforma a livello internazionale 	<ul style="list-style-type: none"> - Ottemperare gli impegni CBD, - ottemperare gli impegni UE - Applicazione di principi di buona governance ai sussidi come norma.
Altri attori (e.g. OCSE, ONG, settore private, ecc.)	<ul style="list-style-type: none"> -Aumentare la trasparenza e le informazioni sui SAD; -Scambiare informazioni su SAD e <i>best practice</i> di riforma; - Diffondere informazioni sui SAD al pubblico 	<ul style="list-style-type: none"> - Tenere costante attenzione e far pressione sull'UE e gli Stati membri per riformare i SAD; - Sviluppare partnership o piattaforme che riuniscono tutti gli stakeholders (compresa l'industria), - Coinvolgere il pubblico per aumentare il sostegno ad una riforma dei sussidi, - Monitorare e valutare la conformità in materia di riforma e valutare la qualità dei dati rilasciati sui SAD e gli sforzi di riforma. 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuare con il monitoraggio e la valutazione della conformità, - Mantenere l'attenzione viva sulla riforma, - Continuare a impegnarsi con le parti interessate, e sensibilizzare il pubblico.