

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Ultimo anno disponibile o previsione		
					milioni di euro	C	anno
23	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per i seminativi: premio per la soia	Incerto	Da una parte, esso incentiva pratiche di avvicendamento colturale (soia-mais). Dall'altra parte però tale approccio favorisce l'inserimento di una coltura unica, senza alcuna condizionalità sulla biodiversità e sulla diversificazione delle colture.	9,87	C	2015
24	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per i seminativi: premio per il riso	Incerto	Potenzialmente positivo perché valorizza la coltura come elemento caratteristico del paesaggio, e contribuisce al mantenimento delle zone umide. D'altra parte l'introduzione di una condizionalità basata sul System of Rice Intensification (SRI) apporterebbe maggiori benefici ambientali (cfr., tra gli altri, Uphoff, 2003).	22,75	C	2015
25	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per i seminativi: premio barbabietola da zucchero	Incerto	Potenzialmente positivo per la valenza ambientale della barbabietola nelle pratiche di rotazione. D'altra parte però tale approccio favorisce l'inserimento di una coltura unica, senza alcuna condizionalità sulla biodiversità e sulla diversificazione delle colture.	17,21	C	2015
26	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico: premio base olivo	Incerto	Olivocoltura come elemento di valorizzazione di specifici contesti territoriali e del paesaggio rappresentano un SAF. D'altra parte, non vi è alcuna condizionalità sulla tipologia di coltivazione e sul terreno a cui si applica.	44,21	C	2015
27	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico: premio aggiuntivo olio	Incerto	Olivocoltura come elemento di valorizzazione di specifici contesti territoriali e del paesaggio rappresenta un SAF. D'altra parte, non vi è alcuna condizionalità sulla tipologia di coltivazione e sul terreno a cui si applica.	13,31	C	2015
28	artt. 21-26 del Reg. (UE) n. 1307/2013	Regime di pagamento di base	Incerto	Nella misura in cui è legato al rispetto delle pratiche benefiche per il clima e per l'ambiente. Si lascia discrezionalità agli Stati Membri sulle eventuali condizionalità ambientali da fissare a livello regionale (art. 23, comma 3, del Reg. (UE) 1307/2013).	2.274,77	C	2015

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Ultimo anno disponibile o previsione		
					milioni di euro	anno	
29	Comma 489 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Si rifinanzia la razionalizzazione e la riconversione della produzione bieticolo-saccarifera in Italia, mediante il fondo costituito presso l'Agenzia per le erogazioni in agricoltura (AGEA). Si prevede per la massima parte un percorso di riconversione produttiva orientato verso la produzione di energia derivante da biomasse (bioetanolo, biodiesel, energia elettrica e termica).	Incerto	I biocarburanti e la produzione di energia elettrica e termica dalle biomasse presentano vantaggi ambientali rispetto ai combustibili fossili in termini di CO <sub>2</sub> (bilancio nullo del carbonio). In base al D.Lgs. 28/2011, le biomasse, i bioliquidi e il biometano rientrano nel novero delle fonti rinnovabili; concorrono quindi al raggiungimento degli obiettivi di consumo di energia da fonti rinnovabili e di riduzione delle emissioni di gas serra. I bioliquidi devono, inoltre, rispettare i criteri di sostenibilità previsti dalla direttiva 2009/30/CE. La produzione interna dei biocarburanti, piuttosto che all'estero, faciliterebbe il soddisfacimento di tali requisiti. Detto ciò, la letteratura scientifica è spesso critica nei confronti dei biocarburanti (cfr., tra gli altri, WRI, 2008), quindi l'impatto ambientale della misura risulta incerto.	1,00	P	2016
30	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per la zootecnia ovino-caprina	Incerto	Il sostegno è volto a mantenere gli attuali livelli produttivi, ma ciò avviene a prescindere dal soddisfacimento di requisiti ambientali volti a prevenire o mitigare gli effetti ambientali dannosi degli allevamenti zootecnici. Anche gli allevamenti ovino-caprini risultano responsabili delle rilevanti emissioni in atmosfera di gas metano e protossido di azoto dell'agricoltura (cfr. Ispra 2011 e 2016), due gas serra con GWP rispettivamente 34 volte e 298 volte quello della CO <sub>2</sub> (fonte IPCC, AR5, p. 714, ipotizzando 100 anni di permanenza in atmosfera). Per quanto riguarda le emissioni di ammoniaca (NH <sub>3</sub> ), la zootecnia ovino-caprina contribuisce per appena il 2% circa delle emissioni degli allevamenti (Ispra 2011, tab. 3.4). Tuttavia, l'esistenza di buone pratiche quali il c.d. <i>holistic management</i> (FAO 2013), rende nel complesso, incerto l'impatto del sussidio.	15,02	C	2015
31	Misura 4 PSR 2014-2020	Investimenti in immobilizzi materiali	Incerto	Dipende dal singolo investimento - Intervento fortemente diversificato, le azioni da esso contemplato andrebbero appositamente classificate.	685,77	P	2016
32	Misura 6 PSR 2014-2020	Sviluppo delle aziende agricole e delle imprese	Incerto	Dipende dal singolo investimento - Intervento fortemente diversificato, le azioni da esso contemplato andrebbero appositamente classificate.	112,23	P	2016
33	Organizzazione comune di mercato (Ocm) - Regolamento (UE) n.1308/2013 (artt. 32-38)	Aiuti nel settore degli ortofrutticoli: i) Sostegno ai programmi operativi delle Organizzazioni dei produttori; ii) Programma Frutta nelle Scuole	Incerto	Da valutare caso per caso in relazione ai contenuti stabiliti nei programmi operativi delle singole OP finanziate e dei singoli programmi "Frutta nelle scuole". L'agricoltura biologica è inclusa.	263,20	C	2015

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Ultimo anno disponibile o previsione		
					milioni di euro	C	anno
34	Organizzazione comune di mercato (Ocm) - Regolamento (UE) n.1308/2013 (artt. 39-54)	Programma di sostegno nel settore vitivinicolo	Incerto	Dipende dal singolo investimento.	324,61	C	2015
35	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per i seminativi: premio pomodoro da industria	Incerto	Sostegno volto a mantenere gli attuali livelli produttivi, indipendentemente da considerazioni ambientali. Dallo studio di <i>carbon footprint</i> con approccio di LCA “ <i>Analisi comparativa tra gli impatti ambientali derivanti da agricoltura biologica e convenzionale</i> ”, realizzato da LCE (2001), specifico per la coltivazione del pomodoro e del frumento duro, non emerge un chiaro vantaggio delle pratiche di agricoltura biologica rispetto alle pratiche convenzionali. Va notato che tale studio non include nell’analisi le emissioni di ammoniaca associate all’uso di liquami o letame come fertilizzante.	11,29	C	2015
36	art.52-53 reg (UE) 1307/2013 Dm 18 novembre 2014 numero 6513 e successive modifiche e integrazioni	Sostegno specifico per i seminativi: frumento duro	Incerto	Sostegno volto a mantenere gli attuali livelli produttivi, indipendentemente da considerazioni ambientali. Dallo studio di <i>carbon footprint</i> con approccio di LCA “ <i>Analisi comparativa tra gli impatti ambientali derivanti da agricoltura biologica e convenzionale</i> ”, realizzato da LCE (2001), specifico per la coltivazione del pomodoro e del frumento duro, non emerge un chiaro vantaggio delle pratiche di agricoltura biologica rispetto alle pratiche convenzionali. Va notato che tale studio non include nell’analisi le emissioni di ammoniaca associate all’uso di liquami o letame come fertilizzante.	59,88	C	2015
Totale sussidi diretti con effetti incerti in agricoltura					4.067,79		
Altri sussidi comunitari, nazionali, regionali e comunali					da censire		
Totale sussidi diretti in agricoltura					6.441,57		

### 4.3. Energia

#### 4.3.1. Introduzione

L'individuazione dei sussidi nei settori diversi dall'agricoltura è stata svolta facendo riferimento principalmente alla Nota Integrativa al Bilancio di Stato 2016-2018; nel settore energia, oltre ai sussidi diretti e alle spese fiscali riportate nella Nota, si è proceduto a considerare anche altre fonti, di tipo normativo (e.g. i meccanismi di incentivazione alle fonti rinnovabili e all'efficienza energetica, *Emissions Trading Scheme*). Infatti, in coerenza con le finalità di questo Catalogo, sono stati inclusi nell'analisi anche i meccanismi di incentivazione della produzione di energia da fonti rinnovabili e di promozione dell'efficienza del tipo *off budget*, gestiti attraverso meccanismi finanziari che gravano sulle bollette elettriche (oneri di sistema).

L'approvazione del Decreto Legislativo 3 marzo 2011, n. 28, in recepimento della Direttiva comunitaria 2009/28/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo, ha stabilito che per “Energia da Fonti Rinnovabili” (FER) debbano intendersi le seguenti: “*eolica, solare, aerotermica, geotermica, idrotermica oceanica, idraulica, biomassa, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione e biogas.*”

L'Italia ha previsto diversi meccanismi incentivanti per la produzione di energia elettrica da FER, che saranno analizzati in seguito (cfr. Appendice D.1 e D.2).

Per quanto riguarda l'Efficienza Energetica (EE), la Direttiva Europea 2012/27/UE recepita dal Decreto Legislativo 16 luglio 2014, n. 112 sancisce il ruolo fondamentale dell'EE come strumento strategico nell'attuale scenario europeo. Anche in questo caso il legislatore ha previsto diversi meccanismi a supporto degli interventi di risparmio energetico (cfr. Appendice D.3).

Entrambi i Decreti hanno la finalità di affrontare sfide quali: 1) ridurre le emissioni globali; 2) garantire la sostenibilità delle fonti energetiche primarie; 3) contrastare i cambiamenti climatici; 4) rilanciare la crescita economica; 5) creare nuovi posti di lavoro; 6) aumentare la competitività delle imprese.

Obiettivi che sono in linea sia con le Raccomandazioni che la comunità internazionale suggerisce all'Italia per sostenere la crescita economica e al contempo il rispetto dei vincoli climatici sottoscritti e previsti all'interno dell'Accordo di Parigi il cui sforzo globale sarà quello di non superare l'aumento di 1,5° C entro il 2030.

Inoltre, sono stati stimati i “mancati introiti” derivanti dall'assegnazione gratuita delle quote di emissione previste dall'*Emission Trading System* (ETS). L'assegnazione di quote di emissione a titolo gratuito costituisce una forma di sussidio per gli impianti assegettati all'ETS, in quanto regolata da norme di tipo transitorio, in relazione ai più recenti obblighi internazionali di riduzione delle emissioni (Accordo di Parigi). Non è un caso, infatti che l'art. 10 bis della direttiva 2003/87/CE, intitolato “Norme comunitarie transitorie per l'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle

quote” stabilisca che “al momento dell’approvazione di un accordo internazionale sui cambiamenti climatici da parte della Comunità, che comporti riduzioni vincolanti delle emissioni dei gas a effetto serra comparabili a quelle fissate dalla Comunità, la Commissione rivede le misure summenzionate affinché l’assegnazione delle quote a titolo gratuito avvenga unicamente se è pienamente giustificata a norma dell’accordo internazionale.”

L’assunzione di base effettuata nel Catalogo è stata di considerare tutte le quote assegnate gratuitamente nel 2015, pari a ca. 86 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>, come una forma di SAD. Dato che i proventi delle aste, e i relativi interessi maturati, sono trasferiti su un apposito conto della tesoreria dello Stato, e sono successivamente riassegnati ai pertinenti capitoli di spesa relativi alle misure per la lotta contro i cambiamenti climatici<sup>187</sup>, l’assegnazione gratuita comporta non solo un mancato gettito per lo Stato ma anche difficoltà di copertura dei necessari investimenti di mitigazione e adattamento. Il costo del mancato introito è stato stimato attraverso il prezzo medio dei permessi nello stesso anno, individuato mediante la piattaforma EEX pari nel 2015 a 7,60 €/tCO<sub>2</sub> (è il prezzo medio di aggiudicazione ponderato sul quantitativo di quote messe all’asta nel periodo di riferimento 2015). L’importo corrispondente è pari a ca. 654 milioni di euro<sup>188</sup>.

Il calcolo del SAD relativi al c.d. “CIP6” per le fonti assimilate si basa sulla proporzione registrata nel 2014 fra il costo di ritiro dell’energia e l’esigenza gettito A3 pari al 46,7%. Nel 2015, il costo di ritiro dell’energia è stato pari a ca. € 663 milioni. La stessa metodologia è stata applicata per il calcolo dei SAF relativi alle FER diverse dal fotovoltaico.

Infine, abbiamo voluto includere il calcolo di un sussidio derivante dal differente trattamento fiscale della benzina e del gasolio. In Italia, l’accisa applicata per il gasolio per autotrazione è notevolmente inferiore rispetto a quella della benzina:

- ad un primo confronto, a parità di volume, nel 2015 si riscontra una differenza del 15% (617,4 euro/1000 litri per il gasolio, contro 728,4 euro/1000 litri per la benzina);
- ad un secondo confronto, più corretto in quanto basato sul contenuto energetico dei carburanti, l’accisa sul gasolio è del 23% inferiore a quella della benzina (17,30 euro/GJ per il gasolio, 22,35 euro/GJ per la benzina);
- tutto questo senza conteggiare l’ulteriore sconto sul gasolio riconosciuto agli autotrasportatori, già analizzato e conteggiato nel presente Catalogo.

Sotto il profilo ambientale, una differenza di imposizione così cospicua comporta notevoli distorsioni, andando a incentivare l’utilizzo di un carburante, con relative tecnologie veicolari, rispetto al quale la

<sup>187</sup> Cfr. art. 6 del DLgs 13 marzo 2013 n. 30, “Attuazione della direttiva 2009/29/CE, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra”.

<sup>188</sup> Tale stima si rifà al Catalogo dei Sussidi Dannosi all’Ambiente pubblicato dall’Agenzia Ambientale Tedesca nel report “Technical Brochure - Environmentally Harmful Subsidies in Germany, updated edition 2014”.

normativa comunitaria sui limiti alle emissioni (standard euro) ha storicamente richiesto limiti più elevati rispetto a quelli per i veicoli a benzina. Nonostante il processo di convergenza in atto fra gli standard di emissione per i veicoli a gasolio rispetto a quelli a benzina, lo standard più avanzato (euro 6) richiede un limite per gli NO<sub>x</sub> di 80 mg/vkm contro i 60 mg/vkm per i veicoli a benzina.

Il Manuale comunitario sui costi esterni dei trasporti, che costituisce un riferimento standard per le tecniche di valutazione delle politiche pubbliche e dei progetti riguardanti i trasporti e i prodotti energetici da essi utilizzati, evidenzia costi esterni marginali (cent euro/vkm) per le emissioni inquinanti in atmosfera generalmente più elevati per i veicoli a gasolio rispetto a quelli a benzina, per le due principali classi di veicoli stradali in cui vi è competizione fra benzina e gasolio (auto e veicoli commerciali leggeri)<sup>189</sup>.

Più recentemente, lo studio di Parry et al. (2014), che effettua una valutazione dei costi esterni assoluti associati ai principali combustibili e carburanti utilizzando una metodologia omogenea per gli Stati del globo, conferma nel caso dell'Italia una forte differenza fra i costi esterni della benzina e quelli del gasolio: mentre i primi sono stimati pari allo 0,4% del PIL italiano nell'anno di riferimento 2010 (circa € 6 miliardi), i secondi ammontano all'1% (circa € 15 miliardi)<sup>190</sup>.

D'altronde, anche la proposta di Direttiva sulla tassazione dell'energia del 2011<sup>191</sup>, partendo dal riconoscimento delle distorsioni di vario genere (concorrenziali, tecnologiche, ambientali, etc.) indotte dalla forte differenziazione dei regimi di accisa adottati dagli Stati membri, ha proposto un'armonizzazione del regime comunitario di accise minime basata sul duplice criterio di tassazione delle diverse tipologie di carburanti in relazione sia al loro contenuto energetico, che al loro contenuto carbonico (rispettivamente 9,6 euro/GJ e 20 euro/tonn. CO<sub>2</sub>).

Ai fini del Catalogo, il differenziale di accisa del gasolio e quella sulla benzina costituisce una forma di sussidio dannoso per l'ambiente (SAD). Abbiamo così stimato il gettito fiscale perduto dallo Stato in conseguenza della minor accisa del gasolio rispetto alla benzina (una forma implicita di "spesa fiscale"), a parità di contenuto energetico, prendendo come riferimento i livelli medi annui di accisa (circa 5 euro/GJ di differenza a favore del gasolio nel 2015) e i consumi di gasolio e benzina in Italia nel

<sup>189</sup> Cfr. tabelle 17 e 18 di EEA, Ricardo, "Update of the Handbook on External Costs of Transport", 2014, per riporta i costi esterni marginali (cent euro/vkm) di auto e veicoli commerciali leggeri distintamente per le diverse categorie di motorizzazione (standard Euro) e per i diversi tipi di ambito/ciclo di guida che contraddistinguono il trasporto stradale (urbano, peri-urbano, rurale e autostradale).

<sup>190</sup> Le tipologie di esternalità incluse nel calcolo di Parry et al. (2014) sono quelle associate alle emissioni di gas serra, all'inquinamento atmosferico, al rumore, agli incidenti e alla congestione. Nel caso del gasolio, sono incluse anche le esternalità dovute ai costi di usura del manto stradale non già pagati (e, quindi, "internalizzati") dalle tipologie veicolari, in quanto lo studio citato assume che questa categoria di esternalità, che contraddistingue tutti i veicoli che non paghino un pedaggio stradale, vada attribuita esclusivamente ai veicoli a gasolio e non anche a quelli a benzina (l'usura sarebbe dovuta principalmente ai veicoli pesanti).

<sup>191</sup> Commission's proposal for a new Energy Tax Directive (ETD, COM(2011)169).

medesimo anno<sup>192</sup>: ferma restando l'ipotesi di invarianza dei consumi, il gettito complessivo dell'accisa sul gasolio senza conteggiare i rimborsi sul gasolio riconosciuti agli autotrasportatori (attualmente 214,2 euro/1000 litri) salirebbe da 17 a circa 22 miliardi di euro nel 2015, con un gettito perduto che sfiorerebbe i 5 miliardi (4969 milioni).

In coerenza con la metodologia adottata, si è proceduto alla quantificazione dei sussidi esaminati, alla loro identificazione come Sussidio Ambientalmente Dannoso (SAD) o Sussidio Ambientalmente Favorevole (SAF) e alla loro classificazione come Sussidi Diretti (SD) o Spese Fiscali (SF).

---

<sup>192</sup> Nel 2015 sono stati venduti in Italia 7,822 milioni di tonn. di benzina e 23,249 milioni di tonnellate di gasolio (fonte: MISE, 2016).



## 4.3.2. Spese fiscali

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
1	Art. 21-bis, TUA, come modificato dall'art. 1, comma 634, della legge 147/2013	Riduzione dell'accisa sulle emulsioni di gasolio o olio combustibile in acqua impiegate come carburanti o combustibili.	SAD	Le emulsioni di prodotti petroliferi in acqua permettono di contenere le temperature di combustione e di ridurre le emissioni di NOx e di particolato. La letteratura disponibile sui benefici ambientali delle emulsioni è scarsa ed evidenzia riduzioni delle emissioni di NOx e particolato dell'ordine del 20-30% (fonte: Yahaya Khan e altri, 2014). Le emulsioni in acqua comportano comunque l'impiego di olio combustibile e gasolio, ai quali sono associati elevate emissioni di gas serra. La definizione di "combustibili alternativi" della direttiva 94/2014 (LNG, GPL, idrogeno, elettricità e altri) non include le emulsioni in acqua. L'agevolazione delle emulsioni potrebbe quindi andare a scapito dei carburanti alternativi rientranti nella nuova direttiva, ai quali sono generalmente associate riduzioni comparativamente maggiori delle emissioni inquinanti e a effetto serra.	2,20
2	Art. 52, comma 3, lett. c), TUA	Esenzione dall'accisa sull'energia elettrica impiegata nelle ferrovie.	SAD	L'esenzione dall'accisa disincentiva il consumo razionale ed efficiente di energia elettrica, la cui produzione dipende ancora in buona parte da fonti fossili, con relativi impatti ambientali e sanitari. Alla produzione di elettricità da fonti fossili sono associate rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici (cfr. ad es. Ispra 2016, E-PRTR 2016). È disponibile un'ampia letteratura sui danni sanitari e ambientali causati dalla produzione di energia elettrica utilizzando il carbone, l'olio combustibile e -in misura minore- il gas naturale. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011a, 2014a), Ecofys (2014).	64,52
3	Art. 52, comma 3, lett. d), TUA	Energia elettrica impiegata nell'esercizio delle linee di trasporto urbano ed interurbano - Esenzione dall'accisa.	SAD	L'esenzione dall'accisa disincentiva il consumo razionale ed efficiente di energia elettrica, la cui produzione dipende ancora in buona parte da fonti fossili, con relativi impatti ambientali e sanitari. Alla produzione di energia elettrica da fonti fossili sono associate rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici. È disponibile un'ampia letteratura sui danni sanitari e ambientali causati dalla produzione di energia elettrica utilizzando il carbone, l'olio combustibile e -seppur con danni ambientali e sanitari inferiori- il gas naturale. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011a, 2014a), Ecofys (2014).	7,70
4	Art. 52, comma 3, lett. e), TUA	Esenzione dall'accisa sull'energia elettrica impiegata nelle abitazioni di residenza con potenza fino a 3 kW fino a 150 kWh di consumo mensile.	SAD	L'esenzione dall'accisa sull'energia elettrica impiegata nelle abitazioni di residenza con potenza fino a 3 kW e 150 kWh di consumo mensile incentiva il consumo di energia elettrica, la cui produzione dipende ancora in buona parte da fonti fossili, alle quali sono associate rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici (cfr. ad es. Ispra 2016, E-PRTR 2016). È disponibile un'ampia letteratura sui danni sanitari e ambientali causati dalla produzione di energia elettrica utilizzando il carbone, l'olio combustibile e -in misura minore- il gas naturale. Fonti: ExternE, 2005; Cases - <i>Cost Assessment of Sustainable Energy Systems</i> , 2008; Ecofys, 2014. L'esenzione in esame va nella direzione opposta a quella necessaria per ridurre le emissioni e ottemperare a importanti impegni ambientali internazionali dell'Italia.	634,08



N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
5	Art. 62, comma 2, TUA	Esenzione dall'imposta di consumo per gli oli lubrificanti impiegati nella produzione e nella lavorazione della gomma naturale e sintetica per la fabbricazione dei relativi manufatti, nella produzione delle materie plastiche e delle resine artificiali o sintetiche, comprese le colle adesive, nella produzione degli antiparassitari per le piante da frutta.	SAD	Agli oli lubrificanti ricavati da oli minerali sono generalmente associati elevati impatti ambientali dello smaltimento e dell'emissione accidentale nell'ambiente. Non risultano evidenze di riduzione degli impatti ambientali associate all'impiego di oli lubrificanti nei settori produttivi citati.	1,00
6	Tabella A, punto 2, TUA	Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione aerea diversa dall'aviazione privata diporto e per i voli didattici.	SAD	L'esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione aerea incentiva l'utilizzo dei carburanti di origine petrolifera (carboturbo o kerosene). La letteratura sugli impatti ambientali e/o sui costi esterni del trasporto aereo evidenzia rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici associati all'uso dei carburanti petroliferi impiegati dal trasporto aereo, con relativi danni ambientali e sanitari. Fonti: CE Delft 2003 e 2008; Ricardo - AEA, 2014.	1.551,09
7	Tabella A, punto 3, TUA	Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati come: 1) Carburanti per la navigazione nelle acque marine comunitarie, (compresa la pesca), con esclusione delle imbarcazioni private da diporto. 2) Carburanti per la navigazione nelle acque interne, limitatamente al trasporto delle merci e per il dragaggio di vie navigabili e porti.	SAD	L'esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati come carburanti per la navigazione marittima nelle acque interne incentiva l'utilizzo di carburanti di origine fossile. La letteratura sugli impatti e/o sui costi esterni ambientali del trasporto marittimo e fluviale evidenzia rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici associati all'uso dei carburanti petroliferi (particolarmente elevati per il bunker fuel ad alto tenore di zolfo), seppur con danni ambientali e sanitari associati alle rotte marittime generalmente inferiori, per la maggior parte delle categorie di navi, rispetto a quelli generati dalle forme equivalenti di trasporto stradale. Fonti: CAFE (2005b); Methodex (2007); Maffii e altri (2007); IMPACT (2008); NEEDS (2008), Ricardo - AEA (2014).	456,90
8	Tabella A, punto 4, TUA	Carburanti per i trasporti ferroviari di passeggeri e merci - applicazione di un'aliquota pari al 30% di quella normale	SAD	L'agevolazione incentiva l'utilizzo di gasolio per la trazione ferroviaria, a discapito della trazione elettrica, meno impattante sotto il profilo ambientale. La letteratura sui costi esterni del trasporto ferroviario evidenzia rilevanti emissioni di inquinanti atmosferici associati all'uso del gasolio, e costi esterni chilometrici notevolmente maggiori rispetto alla trazione elettrica. Si veda ad esempio la tab. 21 di Ricardo - AEA, 2014.	11,15
9	Tabella A, punto 6, TUA	Esenzione dall'accisa sui carburanti per il prosciugamento e la sistemazione dei terreni allagati nelle zone colpite da alluvione.	SAD	Anche se in questo caso i carburanti sono utilizzati per gestire un'emergenza idro-meteorologica, l'esenzione dall'accisa è in contrasto con un'equa applicazione del principio chi inquina paga a carburanti di origine fossile.	0,50
10	Tabella A, punto 7, TUA	Esenzione dall'accisa sui carburanti per il sollevamento delle acque allo scopo di agevolare la coltivazione dei fondi rustici sui terreni bonificati.	SAD	Anche se in questo caso i carburanti sono utilizzati per attività finalizzate al ripristino ambientale (riutilizzo agricolo di terreni bonificati), l'esenzione dall'accisa è in contrasto con un'equa applicazione del principio chi inquina paga a carburanti di origine fossile.	0,50
11	Tabella A, punto 8, TUA	Riduzione dell'accisa sui carburanti per le prove sperimentali e collaudo di motori di aviazione e marina.	SAD	La riduzione dell'accisa in questo caso crea una disparità nell'applicazione del principio "chi inquina paga" a carburanti di origine fossile.	0,50

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
12	Tabella A, punto 10, TUA	Riduzione dell'accisa sul gas naturale impiegato negli usi di cantiere, nei motori fissi e nelle operazioni di campo per l'estrazione di idrocarburi.	SAD	La riduzione dell'accisa sul gas naturale in questo caso crea una disparità nell'applicazione del principio chi inquina paga a un combustibile fossile.	0,27
13	Tabella A, punto 11-bis, TUA	Esenzione dall'accisa sull'energia elettrica prodotta da impianti di gassificazione.	SAD	La gassificazione è un processo chimico che, attraverso una serie di reazioni (principalmente di decomposizione termochimica e solo in misura limitata di combustione), permette di convertire un combustibile solido ricco di carbonio, quale il carbone, il petrolio, o le biomasse, in un gas combustibile con un potere calorifico inferiore rispetto al combustibile di partenza (syngas o gas di sintesi), composto principalmente da monossido di carbonio e idrogeno e, in misura inferiore, da altri composti, fra cui metano e CO <sub>2</sub> (fonte: Bassano, 2012). La previsione di un sistema di depurazione a valle del processo di gassificazione mira a togliere elementi problematici per la successiva fase di combustione, quali ad esempio lo zolfo, il cloro e il potassio, permettendo di produrre un gas molto pulito. Sotto il profilo ambientale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico è il principale beneficio della gassificazione dei combustibili fossili. Per quanto riguarda invece la riduzione delle emissioni di gas serra, il bilancio netto del ciclo di vita (incluse le fasi di gassificazione e di combustione) per lo stesso combustibile di partenza sembra essere fortemente negativo (maggiori emissioni comprese fra il 36% e l'82% nel caso del carbone, cfr. Yang e Jackson, 2013). Il syngas prodotto dalla gassificazione delle biomasse presenta invece un bilancio completamente neutrale delle emissioni di CO <sub>2</sub> (MATTM, 2012).	0,50
14	Tabella A, punto 12, TUA, D.P.C.M. 20.2.2014 ai sensi dell'art. 1, comma 577, della legge 147/2013, art 1, comma 242, legge 190/2014 (legge di stabilità per il 2015)	Riduzione dell'aliquota normale dell'accisa sui carburanti per i Taxi. Il D.P.C.M. 20.2.2014 ha stabilito il taglio delle quote percentuali di fruizione dei crediti d'imposta in misura non inferiore all'85% di quanto spettante sulla base della normativa vigente istitutiva del credito d'imposta. Ulteriore riduzione delle quote percentuali di fruizione del credito d'imposta in argomento ai sensi del comma 242 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per l'anno 2015).	SAD	La riduzione dell'accisa sui carburanti per i taxi riguarda le benzine, il gasolio, il GPL e il metano per autotrazione. L'agevolazione incentiva l'utilizzo di carburanti basati su fonti fossili a prescindere dalle specificità delle prestazioni ambientali di tali carburanti, finendo per incentivare l'utilizzo dell'auto a noleggio con conducente (taxi), in alternativa al trasporto pubblico collettivo. La letteratura sugli impatti ambientali e/o sui costi esterni del trasporto stradale evidenzia maggiori costi esterni ambientali dell'utilizzo dell'auto rispetto ai mezzi pubblici (su strada o rotaia). Fonti: IMPACT (2008); Ricardo - AEA (2014).	25,30
15	Tabella A, punto 13, TUA	Riduzione dell'accisa sui carburanti per le autoambulanze.	SAD	La riduzione dell'accisa sui carburanti per le autoambulanze riguarda tutti i carburanti utilizzati (le benzine, il gasolio, il GPL e il metano per autotrazione), a prescindere dalle loro prestazioni ambientali, favorendo il loro consumo e introducendo un'eccezione al principio chi inquina paga. Questo pone un problema di equità, che potrebbe essere superato trasformando il sussidio ambientalmente dannoso in un sussidio favorevole all'ambiente, semplicemente limitando l'agevolazione all'uso di carburanti alternativi ai sensi della Direttiva 94/2014 (elettricità, GPL, metano, GNL e idrogeno).	2,90
16	Tabella A, punto 14, TUA	Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare.	SAD	L'esenzione dell'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare crea una disparità nell'applicazione del principio chi inquina paga. Costituiscono un'eccezione i prodotti energetici ottenuti da biomasse o altre fonti rinnovabili.	0,50

170

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
17	Tabella A, punto 15 TUA	Riduzione dell'accisa sul GPL utilizzato negli impianti centralizzati per usi industriali, al 10% dell'aliquota normale sul GPL.	SAD	La riduzione dell'accisa sul GPL per uso industriale favorisce l'utilizzo del GPL, combustibile più pulito del carbone o dell'olio combustibile (fonte: Atlantic Consulting, 2009), ma con emissioni in atmosfera maggiori rispetto al gas naturale (in particolare per le emissioni di CO <sub>2</sub> nel ciclo di vita - cosiddetto <i>carbon footprint</i> , fonte Eucar, JRC, Concawe 2007). Negli impianti industriali scollegati dalla rete gas, l'agevolazione del GPL non favorisce la diffusione del biogas (bilancio nullo delle emissioni di CO <sub>2</sub> ), del GNC (Gas Naturale Compresso) e del GNL (Gas naturale liquefatto), combustibili più puliti del GPL.	11,66
18	5 Tabella A, punto 16, TUA	Esenzione dall'accisa su prodotti energetici iniettati negli altiforni per la realizzazione dei processi produttivi.	SAD	L'impiego di prodotti energetici negli altiforni per scopi produttivi comporta elevati consumi ed emissioni in atmosfera. La statistica Istat sulle emissioni in atmosfera dei settori produttivi dell'economia nazionale (NAMEA), che contiene anche gli indicatori di intensità di emissione in rapporto al valore aggiunto di settore, per i due settori principali che utilizzano gli altiforni, C23- fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi e C24 - Attività metallurgiche (C24), riporta rispettivamente 3036 tCO <sub>2</sub> eq e 1647 tCO <sub>2</sub> eq (sei tipi di gas serra) per milione di euro di valore aggiunto, contro un dato medio di 437 t/milione di euro riferito all'intero comparto della manifattura (benchmark di 1° livello), di 715 tCO <sub>2</sub> eq/milione di euro per l'intera industria (benchmark di 2° livello) e di 244 tCO <sub>2</sub> eq/milione di euro per l'intera economia nazionale (benchmark di 3° livello). Questo significa che l'esenzione fiscale in oggetto, le cui motivazioni vanno individuate nella competitività di prodotto, produce l'effetto ambientale perverso di favorire un maggior uso di combustibili fossili negli altiforni, anche in alternativa a bio-combustibili, creando una forte disparità nell'applicazione del principio chi inquina paga.	1,00
19	Tabella A, punto 16-bis, TUA	Riduzione dell'accisa su combustibili e carburanti impiegati dalle Forze armate nazionali.	SAD	L'esenzione favorisce l'utilizzo di combustibili e carburanti di origine fossile, anche in alternativa a bio-combustibili e carburanti alternativi (GPL, metano, GNL), e crea una disparità nell'applicazione del principio chi inquina paga.	24,90
20	Art. 21, comma 1, della Legge n. 448/98; Art. 6, comma 3, della legge 388/00; Art. 1, comma 129, Legge n. 266/05; Art. 1, comma 393, della Legge n. 296/06; Art.1, comma 168, della Legge n. 244/2007; Art.1, comma 8, del D.L. n.194/09; Art. 2, comma 5, del D.L. n. 225/2010; art. 34 co. 1-3 L. 183/2011	Deduzione forfetaria dal reddito di impresa a favore degli esercenti impianti di distribuzione carburante. La deduzione prevede le seguenti soglie percentuali di deducibilità sull'ammontare dei Ricavi Lordi, con un tetto massimo: • 1,1 % dei ricavi fino a € 1.032.000 • 0,6 % dei ricavi oltre € 1.032.000 fino a € 2.064.000 • 0,4 % dei ricavi oltre € 2.064.000	SAD	La deduzione forfetaria in diminuzione del reddito fiscale degli esercenti impianti distribuzione carburanti favorisce la categoria degli esercenti. L'agevolazione riduce la naturale spinta ad aumentare, a fronte degli incrementi dei costi, le entrate degli esercenti andando ad aumentare la componente di prezzo finale al consumo associata alla distribuzione dei carburanti. Il sussidio, pertanto, ha un effetto distorsivo sui prezzi dei carburanti, favorendo il loro maggior consumo e gli effetti ambientali negativi.	51,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
21	DPR 277/2000; Art. 6, comma 2, del D. Lgs. n. 26/2007, e disposizioni collegate; 2) Art. 61 comma 4, D.L. 24-1-2012 n. 1	Rimborso del maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci e altre categorie di trasporto passeggeri, a partire dal 2000 e per i provvedimenti successivi di aumento dell'accisa. La legge 28.12.2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016), all'art.1, comma 645, ha ristretto il campo di applicazione dell'agevolazione in esame escludendone a decorrere dal 1° gennaio 2016 il gasolio per autotrazione consumato dai veicoli di categoria euro 2 o inferiore. Con ciò assorbendo la precedente esclusione introdotta dall'art.1, comma 233, della legge 23.12.2014, n.190 (Legge di Stabilità 2015), con effetto dal 1° gennaio 2015, per i consumi di gasolio dei veicoli di categoria euro 0 o inferiore.	SAD	L'attuale livello di rimborso degli aumenti dell'accisa sul gasolio, equivale a uno sconto del 34,7% sull'accisa normale, permettendo una riduzione del 17,2% sul prezzo finale al consumo del gasolio usato dall'autotrasporto. L'agevolazione riduce il livello di stimolo a un consumo efficiente del gasolio, carburante al quale sono associate emissioni in atmosfera che, seppur in riduzione nell'ultimo decennio, comportano externalità non trascurabili. Fonti: IMPACT (2008); Ricardo - AEA (2014). La restrizione dell'ambito di applicazione del beneficio ai veicoli meno obsoleti e, quindi, anche meno dannosi sotto il profilo ambientale, introdotta con le leggi di stabilità 2015 e 2016, va nella giusta direzione di ridurre un sussidio ambientalmente dannoso.  N.B. alla presente voce di sussidio sono decurtati 160 milioni di euro come previsto dai commi 645 e 646 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 o Legge di Stabilità 2016.	1.295,80
22	Art. 4 della legge 418 del 2001 e Art. 2, comma 11 della legge n. 203/08	Riduzione del 40% dell'aliquota normale di accisa sul gas naturale impiegato per usi industriali (0,012498 euro per metro cubo in base all'Allegato 1 al TUA), termoelettrici esclusi, da soggetti che registrano consumi superiori a 1.200.000 mc annui.	SAD	Non sussistono evidenze di minori emissioni o altri effetti ambientali negativi associate all'utilizzo intensivo del gas naturale per usi industriali, rispetto a un utilizzo meno intensivo. L'agevolazione riduce lo stimolo all'efficienza energetica ed emissiva basata sul meccanismo di prezzo proprio nell'ambito dei soggetti che registrano i maggiori consumi in valore assoluto. Essa pone un grosso problema di equità nell'applicazione del principio chi inquina paga.	58,11

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
23	Tabella A, punto 5, TUA	Impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati (orticoltura, allevamento, silvicoltura, piscicoltura e florovivaistica) - Applicazione di un'aliquota pari al 22% di quella normale per il gasolio e al 49% di quella normale per la benzina (uso carburanti). Esenzione per gli oli vegetali non modificati chimicamente.	SAD	L'agevolazione prevista per gasolio e benzina incentiva l'utilizzo del gasolio e della benzina nei lavori agricoli e assimilati, a discapito di carburanti alternativi meno impattanti e prodotti localmente (biogas, oli vegetali e altri). La letteratura e i data-base sulle emissioni da combustione nel settore agricolo evidenziano rilevanti emissioni in agricoltura (cfr. ad es. il capitolo 5 di Ispra 2016). Il conto NAMEA prodotta dall'Istat, che fornisce i dati di emissione in rapporto al valore aggiunto settoriale per oltre venti tipi di sostanze (gas serra, macroinquinanti e metalli pesanti) con un grado di dettaglio relativo a oltre sessanta branche dell'economia italiana, fornisce i dati sulle emissioni dell'agricoltura e relativi indicatori. Fra questi, si prenda ad esempio l'indicatore che rapporta le emissioni di gas serra al valore aggiunto del settore "Produzioni vegetali e animali, caccia e servizi connessi" (agricoltura in senso stretto), pari a 1.452 tCO <sub>2</sub> eq di gas serra per milione di euro di valore aggiunto del settore (anno 2013), che è circa sei volte superiore al livello medio dell'indicatore per l'intera economia italiana (244 tCO <sub>2</sub> eq/milione di euro). Anche l'intero comparto che comprende, oltre all'agricoltura, la silvicoltura e la pesca, presenta un valore dell'indicatore di gas serra molto elevato, pari a 1.361 tCO <sub>2</sub> eq/milione di euro. La valutazione dei costi esterni associati alle emissioni nel settore agricolo e negli altri settori dell'economia italiana, realizzata a partire dai dati sulle emissioni della NAMEA, effettuata da Molocchi e Aspromonte (2013a), evidenzia costi esterni dei gas serra emessi dal settore agricolo che superano il miliardo di euro. Costi esterni dei gas serra emessi dal settore agricolo che superano il miliardo di euro. La riduzione dell'aliquota di accisa per gasolio e benzina disincentiva un uso più efficiente di tali carburanti; determina quindi uno stimolo economico nella direzione opposta a quella necessaria sotto il profilo ambientale (SAD). L'unico carburante fra quelli citati che merita l'agevolazione, sono gli oli vegetali, in quanto il bilancio netto della combustione dei prodotti energetici ottenuti da biomasse di CO <sub>2</sub> è nullo (alle emissioni fanno fronte pari assorbimenti di carbonio).	830,43
24	Art. 8, comma 10, lettera c) della Legge n. 448/98 e art.2, comma 12 della legge n. 203/08; art. 1, comma 242, legge 190/2014 (legge di stabilità per il 2015)	Gasolio e GPL impiegati per riscaldamento in aree geograficamente o climaticamente svantaggiate (zone montane, Sardegna, isole minori) - Riduzione di prezzo. Riduzione delle quote percentuali di fruizione del credito d'imposta in argomento ai sensi del comma 242 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per l'anno 2015).	SAD (agevolazioni gasolio); SAF (agevolazioni GPL)	Nelle aree svantaggiate scollegate dalla rete gas, considerati i costi di compressione del biogas e la complessità tecnica del GNL per usi civili, il GPL costituisce il combustibile per riscaldamento domestico più praticabile e pulito, con emissioni di particolato e di NOx notevolmente inferiori rispetto alle biomasse (legna e pellets) e inferiori rispetto a combustibili convenzionali per riscaldamento (kerosene, olio combustibile, carbone e altri), fonte ENEA, 2015. Mentre l'agevolazione del gasolio favorisce l'utilizzo di un combustibile fossile con elevate emissioni in atmosfera (SAD), l'agevolazione del GPL è giustificata dal fatto che esso costituisce allo stato attuale la scelta meno impattante sotto il profilo ambientale (SAF).	219,40

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
25	Tabella A, punto 11, TUA	Produzione, diretta o indiretta, di energia elettrica con impianti obbligati alla denuncia prevista dalle disposizioni che disciplinano l'imposta di consumo sull'energia elettrica. Aliquote ridotte per: - Gas naturale; gas di petrolio liquefatti; gasolio; olio combustibile e prodotti energetici greggi, naturali; carbone, lignite e coke (codici NC 2701,2702 e 2704). - Autoproduzione di energia elettrica. - Produzione combinata di energia elettrica e calore.	SAD	Alla produzione di energia elettrica da fonti fossili sono associate rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici. È disponibile un'ampia letteratura sui danni sanitari e ambientali causati dalla produzione di energia elettrica utilizzando il carbone, la lignite, l'olio combustibile, il gasolio e -seppur con danni ambientali e sanitari inferiori- anche utilizzando il GPL e il gas naturale. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011a, 2014a), Ecofys (2014). Gli impianti di cogenerazione consentono una maggior efficienza termica nell'uso dei combustibili fossili, ma producono comunque rilevanti emissioni di CO <sub>2</sub> e di altri inquinanti: le agevolazioni fiscali producono un effetto competitivo "a forbice" che va a scapito non solo degli impianti termoelettrici meno efficienti ma anche degli impianti a fonti rinnovabili privi di emissioni in atmosfera. La stima dell'entità del sussidio si basa sulle aliquote ridotte riconosciute all'uso dei combustibili fossili per la produzione di elettricità rispetto alle aliquote di riferimento dell'Allegato I del TUA. E' una stima di minima che per il momento non tiene conto delle ulteriori agevolazioni riconosciute all'autoproduzione e alla cogenerazione.	365,60
26	Artt.20- 23 del DLgs 13 marzo 2013 n. 30, "Attuazione della direttiva 2009/29/CE, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas ad effetto serra", Decisione della Commissione del 27 aprile 2011 n. 2011/278/UE, Decisione della Commissione del 5 settembre 2013 n. 2013/448/UE.	Rilascio delle quote assegnate a titolo gratuito	SAD	L'assegnazione di quote di emissione a titolo gratuito costituisce una forma di sussidio a beneficio degli impianti assoggettati all'ETS, che è dannosa per la lotta contro il cambiamento climatico e in contrasto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni su scala globale derivanti dall'Accordo di Parigi. L'art. 10 bis, intitolato "Norme comunitarie transitorie per l'armonizzazione delle procedure di assegnazione gratuita delle quote", della direttiva 2003/87/CE, stabilisce che "Al momento dell'approvazione di un accordo internazionale sui cambiamenti climatici da parte della Comunità, che comporti riduzioni vincolanti delle emissioni dei gas a effetto serra comparabili a quelle fissate dalla Comunità, la Commissione rivede le misure summenzionate affinché l'assegnazione delle quote a titolo gratuito avvenga unicamente se è pienamente giustificata a norma dell'accordo internazionale"	654,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
27	Allegato 1, TUA	Differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio	SAD	<p>Sotto il profilo ambientale, la differenza di imposizione fra accisa sulla benzina e sul gasolio (circa il 23% a livello di contenuto energetico) comporta notevoli distorsioni, andando a incentivare l'utilizzo di un carburante (il gasolio), con relative tecnologie veicolari, rispetto al quale la normativa comunitaria sui limiti alle emissioni (standard euro) ha storicamente richiesto limiti più elevati rispetto a quelli per i veicoli a benzina. Nonostante il processo di convergenza in atto fra gli standard di emissione per i veicoli a gasolio rispetto a quelli a benzina, lo standard più avanzato (euro 6) richiede un limite per gli NOx di 80 mg/vkm contro i 60 mg/vkm per i veicoli a benzina.</p> <p>Il Manuale comunitario sui costi esterni dei trasporti, che costituisce un riferimento standard per le tecniche di valutazione delle politiche pubbliche e dei progetti riguardanti i trasporti e i prodotti energetici da essi utilizzati, evidenzia costi esterni marginali (cent euro/vkm) per le emissioni inquinanti in atmosfera generalmente più elevati per i veicoli a gasolio rispetto a quelli a benzina, per le due principali classi di veicoli stradali in cui vi è competizione fra benzina e gasolio (auto e veicoli commerciali leggeri).</p> <p>Più recentemente, lo studio di Parry et al. (2014), che effettua una valutazione dei costi esterni assoluti associati ai principali combustibili e carburanti utilizzando una metodologia omogenea per gli Stati del globo, conferma nel caso dell'Italia una forte differenza fra i costi esterni della benzina e quelli del gasolio: mentre i primi sono stimati pari allo 0,4% del PIL italiano nell'anno di riferimento 2010 (circa € 6 miliardi), i secondi ammontano all'1% (circa € 15 miliardi).</p> <p>Ai fini del Catalogo, il differenziale di accisa del gasolio e quella sulla benzina costituisce una forma di sussidio dannoso per l'ambiente (SAD). Abbiamo così stimato il gettito fiscale perduto dallo Stato in conseguenza della minor accisa del gasolio rispetto alla benzina (una forma implicita di "spesa fiscale"), a parità di contenuto energetico, prendendo come riferimento i livelli medi annui di accisa (circa 5 euro/GJ) di differenza a favore del gasolio nel 2015) e i consumi di gasolio e benzina in Italia nel medesimo anno<sup>193</sup>: ferma restando l'ipotesi di invarianza dei consumi, il gettito complessivo dell'accisa sul gasolio senza conteggiare i rimborsi sul gasolio riconosciuti agli autotrasportatori (attualmente 214,2 euro/1000 litri) salirebbe da 17 a circa 22 miliardi di euro nel 2015, con un gettito perduto che sfiorerebbe i 5 miliardi (4969 milioni).</p>	4968,97
Totale spese fiscali SAD in energia					11.240,48

<sup>193</sup> Nel 2015 sono stati venduti in Italia 7,822 milioni di tonn. di benzina e 23,249 milioni di tonnellate di gasolio (fonte: MISE, 2016).

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
28	Comma 911 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Si dispone che l'articolo 52, comma 3, lettera b) del D.Lgs. n. 504/1995 – il quale esenta dall'accisa l'energia elettrica prodotta con impianti azionati da fonti rinnovabili con potenza disponibile superiore a 20 kW consumata dalle imprese di autoproduzione in locali e luoghi diversi dalle abitazioni – si applica anche all'energia elettrica prodotta con impianti azionati da fonti rinnovabili con potenza disponibile superiore a 20 kW, consumata da soci delle società cooperative di produzione e distribuzione dell'energia elettrica di cui all'articolo 4, comma 1, n. 8 della legge n. 1643/1962 (dunque società cooperative di produzione e distribuzione dell'energia elettrica che non sono state assoggettate a trasferimento all'ENEL) in locali ed in luoghi diversi dalle abitazioni.	SAF	L'agevolazione in esame risponde all'esigenza di promuovere il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili, includendo anche i soci delle società cooperative di produzione e distribuzione di energia elettrica. Gli impianti a fonti rinnovabili hanno generalmente emissioni e impatti ambientali, in rapporto all'energia prodotta, notevolmente inferiori rispetto agli impianti a fonti fossili. I principali studi di valutazione dei costi esterni della generazione di elettricità, che aggregano gli effetti ambientali e sanitari con un'unica unità di misura, evidenziano costi esterni del MWh da fonti rinnovabili quasi nulli (principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011a, 2014a), Ecofys (2014), con l'eccezione degli impianti a biomasse, a biogas e fotovoltaici (in quest'ultimo caso per i costi esterni della produzione delle celle), che presentano valori di danno intermedi rispetto agli impianti a combustibili fossili (si veda ad es. CASES, 2008a). L'agevolazione risponde soprattutto alla finalità di ridurre le emissioni in atmosfera e ridurre la dipendenza energetica dall'estero; onde evitare un consumo addizionale di suolo e limitare gli effetti di intrusione paesaggistica (localizzazione degli impianti al suolo, in aree agricole o verdi), sarebbe opportuno limitare l'ambito di applicazione del beneficio ai tetti e ai suoli già urbanizzati.	d.q.
29	Art. 52, comma 3, lett. b), TUA	Esenzione dall'accisa sull'energia elettrica prodotta con fonti rinnovabili in impianti con potenza superiore a 20 kW per autoconsumo	SAF	L'agevolazione in esame risponde all'esigenza di promuovere il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli impianti a fonti rinnovabili hanno generalmente impatti ambientali ed emissioni, in rapporto all'energia prodotta, notevolmente inferiori rispetto agli impianti a fonti non rinnovabili. I principali studi di valutazione dei costi esterni della generazione di elettricità, che aggregano gli effetti ambientali e sanitari con un'unica unità di misura, evidenziano costi esterni del MWh da fonti rinnovabili quasi nulli, con l'eccezione degli impianti a biomasse, a biogas e fotovoltaici (in quest'ultimo caso per i costi esterni della produzione delle celle), che presentano valori di danno non trascurabili, intermedi rispetto agli impianti a combustibili fossili. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011a, 2014a), Ecofys (2014).L'agevolazione risponde soprattutto alla finalità di ridurre le emissioni in atmosfera e ridurre la dipendenza energetica dall'estero; onde evitare un consumo addizionale di suolo e limitare gli effetti di intrusione paesaggistica (localizzazione degli impianti al suolo, in aree agricole o verdi), sarebbe opportuno limitare l'ambito di applicazione del beneficio ai tetti e ai suoli già urbanizzati.	49,15