

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
30	Art. 1, comma 2, del D.L. n. 324/97; Art. 1, comma 54, della Legge n. 239/04; Art. 5-sexies, del D.L. n. 203/05; D.P.C.M. 20/02/2014 (cfr. Art. 1, 577 della L. n. 147/2013)	Credito d'imposta per l'acquisto di veicoli alimentati a metano o GPL o a trazione elettrica o per l'installazione di impianti di alimentazione a metano e GPL	SAF	La Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei trasporti riconosce come combustibili alternativi il metano (compresso o liquefatto), il GPL, l'idrogeno e l'elettricità. La direttiva è sostenuta da un'ampia evidenza scientifica sui minori impatti ambientali associati a tali carburanti rispetto ai carburanti petroliferi convenzionali. La valutazione d'impatto della proposta di Direttiva, realizzata dagli uffici della Commissione, comprende le analisi dei benefici ambientali associati ai carburanti alternativi promossi dalla direttiva (cfr. Commissione Europea Staff Working Document, 2013). Il credito d'imposta per l'acquisto dei veicoli che utilizzano carburanti alternativi favorisce la riduzione degli impatti ambientali dei trasporti rispetto allo scenario alternativo di prosecuzione dell'uso di gasolio e benzina.	7,00
31	Art. 8, comma 10, lett. f), della Legge n. 448/98	Credito di imposta sulle reti di teleriscaldamento alimentato con biomassa ed energia geotermica	SAF	Le biomasse e la geotermia sono fonti di energia rinnovabile, con emissioni di CO <sub>2</sub> a bilancio nullo. La letteratura sui costi esterni ambientali delle tecnologie di produzione energetica contiene pochi casi studio riguardanti il teleriscaldamento (un riferimento importante sono gli studi del CESI, 2004a e 2005), a maggior ragione riguardanti gli impianti di teleriscaldamento che utilizzano fonti quali le biomasse e la geotermia. In ogni caso, la produzione di calore mediante impianti centralizzati, possibilmente di cogenerazione di elettricità e calore, e la distribuzione del calore con rete di teleriscaldamento permette di minimizzare le emissioni nocive in atmosfera generalmente associate alla combustione delle biomasse e allo sfruttamento dell'energia geotermica (vari casi studio di costi esterni ambientali degli impianti convenzionali a biomasse e di geotermia negli Stati Membri sono riportati in CASES (2008a). Ferma restando la necessità di ulteriori approfondimenti sulle prestazioni ambientali delle tecnologie a fonti rinnovabili impiegate per la produzione di calore nel teleriscaldamento, l'agevolazione va ascritta fra i sussidi favorevoli all'ambiente.	30,00
32	Tabella A, punto 11, TUA punto su oli vegetali non modificati chimicamente	Produzione, diretta o indiretta, di energia elettrica con impianti obbligati alla denuncia prevista dalle disposizioni che disciplinano l'imposta di consumo sull'energia elettrica. Esenzione per gli oli vegetali non modificati chimicamente.	SAF	Il bilancio netto di CO <sub>2</sub> associata alla combustione degli oli vegetali non modificati chimicamente, ottenuti da biomasse, è nullo (alle emissioni fanno fronte pari assorbimenti di carbonio). L'esenzione per gli oli vegetali favorisce il loro utilizzo nella generazione di elettricità, in sostituzione di combustibili fossili con rilevanti emissioni di CO <sub>2</sub> .	0,50
Totale spese fiscali SAF in energia					86,65
Altre spese fiscali nazionali, regionali e comunali					da censire
Totale spese fiscali in energia					11.327,13

## 4.3.3. Sussidi diretti

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
1	Art. 10 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali); paragrafo 26 della Comunicazione europea C(2012) 3230.	Si prevede che i proventi delle aste (ETS) siano utilizzati anche per compensare i costi per aiuti a imprese così come definiti dal paragrafo 26 della Comunicazione europea C(2012) 3230 def. (sugli orientamenti relativi a determinati aiuti di stato nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra dopo il 2012") con priorità di assegnazione alle imprese accreditate ISO 50001 (norma relativa a "Sistemi di gestione dell'energia - Requisiti e linee guida per l'uso"). Si segnala che il richiamato paragrafo 26 della Comunicazione della Commissione rientra in un capitolo di disposizioni relative alla misura degli aiuti concedibili a operatori a rischio di carbon leakage, ossia esposti al rischio delocalizzazione a causa dei costi del carbonio verso paesi con politiche ambientali meno rigorose.	SAD	In generale, qualsiasi forma di aiuto agli operatori a rischio di delocalizzazione costituisce un sussidio. In questo caso si tratta di aiuti per la prevenzione di delocalizzazioni dovute al prezzo dei permessi di CO <sub>2</sub> dell'ETS, che è uno strumento economico annoverato dall'Istat fra le tasse ambientali (ovvero la cui base imponibile ha un effetto ambientale negativo comprovato). Il sussidio va a ridurre, per determinati operatori, il segnale di costo ambientale delle emissioni voluto dal legislatore europeo. La delocalizzazione industriale è dovuta a molti altri fattori, come il costo del lavoro, che andrebbe ridotto intervenendo sulla fiscalità che grava sul lavoro. Ne consegue che si tratta di un sussidio dannoso per l'ambiente.	d.q.

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
2	Provvedimento 6/92 del Comitato Interministeriale dei Prezzi ("CIP6")	<p>Il meccanismo di incentivazione dell'energia prodotta da fonti assimilate<sup>(*)</sup>, consiste in una forma di remunerazione amministrata dell'energia attraverso una tariffa incentivante il cui valore è periodicamente aggiornato. Attualmente, salvo specifiche disposizioni normative, non è più possibile accedere a questo meccanismo di incentivazione che continua comunque ad avere effetti nei confronti di quegli impianti che hanno sottoscritto la convenzione durante la vigenza del provvedimento.</p> <p><sup>(*)</sup>Sono considerati impianti alimentati da fonti assimilate, di cui agli articoli 20 e 22 della Legge 9/91, quelli in cogenerazione; quelli che utilizzano calore di risulta, fumi di scarico e altre forme di energia recuperabile in processi e impianti; quelli che usano gli scarti di lavorazione e/o di processi e quelli che utilizzano fonti fossili prodotte solo da giacimenti minori isolati. Sono, inoltre, inclusi per gli impianti alimentati da rifiuti gli oneri riferiti all'incentivazione della parte non biodegradabile.</p>	SAD	<p>Questo provvedimento premia il kWh prodotto da terzi e ceduto alla rete elettrica nazionale ottenuto da impianti atti a utilizzare carbone o gas prodotto dalla gassificazione di qualunque combustibile o residuo. In particolare 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).</p> <p>Inoltre alla produzione di energia elettrica e termica (cogenerazione) da fonti fossili sono associate rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici (cfr. ad es. Ispra 2016, E-PRTR 2016). La 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 è vasta. Fonti: ExternE, 2005; Cases - Cost Assessment of Sustainable Energy Systems, 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. Abbiamo escluso, per mancanza di dati disaggregati, la quota di produzione di energia prodotta tramite rifiuti. Ci riserviamo di approfondirlo nelle prossime versioni del Catalogo e includerlo fra i SAD.</p>	310,00 (ultimo dato disponibile 2015)
<b>Totale sussidi diretti SAD in energia</b>					<b>310,00</b>

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
3	Commi da 149 a 151 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Il comma 149 dispone che, per assicurare il contributo al conseguimento degli obiettivi nazionali 2020 in materia di fonti rinnovabili, alla produzione di energia elettrica di impianti alimentati da biomasse, biogas e bioliquidi sostenibili, che hanno cessato al 1° gennaio 2016 o cessano entro il 31 dicembre 2016 di beneficiare di incentivi sull'energia prodotta, in alternativa all'integrazione dei ricavi prevista dall'articolo 24, comma 8 del D.Lgs. n. 28/2011 a favore degli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili eserciti in assenza di incentivi, è concesso un diritto a fruire fino al 31 dicembre 2020 di un incentivo all'energia prodotta. Il comma 150 dispone tale incentivo è pari all'80% di quello riconosciuto dal D.M. 6 luglio 2012 agli impianti di nuova costruzione e di pari potenza, ed è erogato dal GSE secondo le modalità fissate dallo stesso D.M., a partire dal giorno successivo alla cessazione del precedente incentivo, qualora tale data sia successiva al 31 dicembre 2015, ovvero a partire dal 1° gennaio 2016 se la data di cessazione del precedente incentivo è antecedente al 1 gennaio stesso. L'erogazione è subordinata alla decisione favorevole della Commissione europea in esito alla notifica del regime di aiuto di cui al successivo comma 151. Secondo tale comma, entro il 31 dicembre 2016, i produttori interessati devono fornire al MISE gli elementi per la notifica alla Commissione UE del regime di aiuto ai fini della verifica dello stesso con la disciplina in materia di aiuti di Stato a favore dell'ambiente e dell'energia 2014-2020 (Comunicazione 2014/C 200/01).	SAF	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. 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, di tipo monetario, evidenziano costi esterni del MWh prodotto da fonti rinnovabili quali le biomasse e il biogas generalmente molto inferiori rispetto agli impianti alimentati con combustibili fossili (fonti: ExternE, 2005; CASES, 2008 a; CASES 2008b;- Cost Assessment of Sustainable Energy Systems, 2008; Ecofys, 2014). L'agevolazione è un SAF in quanto permette di contribuire al rispetto degli impegni nazionali di riduzione delle emissioni di gas serra. La qualità del sussidio potrebbe essere migliorata subordinando l'erogazione dell'incentivo alla certificazione che gli impianti esistenti agevolati comportino minori emissioni inquinanti rispetto alle centrali a ciclo combinato a gas, ovvero la miglior tecnologia di generazione a combustibili fossili (il confronto potrebbe essere fatto su NOx e PM <sub>2,5</sub> , i due inquinanti principali, se non mediante valutazione standardizzata dei costi esterni ambientali utilizzando le metodologie semplificate dell'analisi costi-benefici). In alternativa, per maggior semplicità, il sussidio potrebbe essere vincolato all'uso delle biomasse, bioliquidi e biogas nei soli impianti di cogenerazione e utilizzo del calore.	d.q.

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
4	Art. 12 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali)	a) Nella definizione di «sistema efficiente di utenza» (SEU), è soppresso il tetto, per l'impianto elettrico, della potenza nominale non superiore a 20 MWe e complessivamente installata sullo stesso sito. Si interviene inoltre sulla disciplina delle condizioni che consentono l'applicazione del regime di particolare favore, in termini di esenzione dal pagamento di oneri generali di sistema e di tariffe di distribuzione e trasmissione, per i SEU realizzati in data antecedente alla data di entrata in vigore del decreto 115/2008, prevedendo che la titolarità delle unità di produzione e di consumo di energia elettrica connesse possa essere in capo a società riconducibili al medesimo gruppo societario. b) Si è inoltre stabilito che ai sistemi di autoproduzione di energia elettrica con ciclo ORC (Organic Rankine Cycle) alimentati dal recupero di calore prodotto da cicli industriali e da processi di combustione spetteranno determinati titoli di efficienza energetica.	a) incerto b) SAF	a) Il regime di esenzione dal pagamento degli oneri generali di sistema e delle componenti tariffarie di distribuzione e trasmissione viene ampliato mediante soppressione del tetto di potenza, a prescindere dalla tipologia di fonte, se rinnovabile o meno. Qualora l'impianto di autoproduzione utilizzi fonti fossili, esso non contribuirebbe al raggiungimento degli obiettivi nazionali di rinnovabili né mediante gli oneri di sistema dedicati all'incentivazione delle rinnovabili, né direttamente mediante la propria produzione. Qualora l'impianto di autoproduzione utilizzi fonti rinnovabili, esso contribuirebbe direttamente al raggiungimento degli obiettivi nazionali. Per queste ragioni l'effetto ambientale del sussidio è incerto. b) la tecnologia ORC permette di recuperare e trasformare in elettricità il calore residuo di processo, disponibile anche a bassa temperatura. Esso consente quindi di recuperare un'energia altrimenti dispersa nell'ambiente, permettendo rilevanti risparmi energetici e di costo esterno ambientale della generazione. Il riconoscimento di determinati TEE a questa tecnologia permette la sua diffusione nei processi industriali nazionali, ed è senza dubbio un SAF.	d.q.
5	I) DD.MM. 28/07/2005 e 06/02/2006 (I CE) II) D.M. 19/02/2007 (II CE) III) D.M. 06/08/2010 (III CE) IV) D.M. 05/05/2011 (IV CE) V) D.M. 05/07/2012 (V CE)	Il Conto Energia è il sistema incentivante dedicato agli impianti solari fotovoltaici consistente originariamente in un premio fisso erogato sulla base dell'energia prodotta. Tale meccanismo è stato modificato con il D.M. 5/luglio/2012 o (V Conto Energia), in virtù del quale l'incentivo è corrisposto sulla quota di energia prodotta e autoconsumata (premio incentivante) e sulla quota di energia prodotta e immessa in rete (su tale quota l'incentivo assume la forma di una Tariffa Onnicomprensiva per impianti fino a 1 MW di potenza ed è invece pari alla differenza tra una tariffa di riferimento e il prezzo zonale orario nel caso di impianti sopra il MW). Dal 6 luglio 2013 (30 giorni dopo la data di raggiungimento di un costo indicativo cumulato annuo degli incentivi di 6,7 miliardi di euro) gli impianti fotovoltaici non possono più accedere a questa forma di incentivazione. Essa continua però a essere riconosciuta a quegli impianti che hanno avuto accesso al meccanismo.	SAF	Il CE risponde alla necessità di promuovere il consumo di energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili. Gli impianti solari fotovoltaici hanno impatti ambientali ed emissioni, in rapporto all'energia prodotta, notevolmente inferiori rispetto agli impianti a fonti non rinnovabili. I piccoli impianti, con potenza maggiore o uguale a 3 kW installati su suoli già urbanizzati ( <i>prosumer model</i> ) hanno un impatto decisamente ridotto rispetto ai grandi impianti installati a terra sia per il consumo del suolo che da un punto di vista paesaggistico. 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 fonte solare quasi nulli. Per il fotovoltaico i costi esterni della produzione delle celle presentano valori di danno non trascurabili, intermedi però rispetto agli impianti a combustibili fossili. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011, 2014a), Ecofys (2014).	6.297,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
6	D.M. 23/06/2016	<p>Il D.M. 23 giugno 2016 “Incentivazione dell’energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili diverse dal fotovoltaico” aggiorna i meccanismi d’incentivazione degli impianti a fonti rinnovabili, diversi dal fotovoltaico, introdotti dal DM 6 luglio 2012. Viene in particolare incentivata l’energia elettrica prodotta da:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Impianti idroelettrici,</li> <li>2. Impianti geotermoelettrici,</li> <li>3. Impianti eolici,</li> <li>4. Impianti alimentati da gas di discarica.</li> <li>5. Impianti alimentati da gas di depurazione.</li> <li>6. Impianti alimentati da biogas.</li> <li>7. Impianti alimentati da bioliquidi.</li> <li>8. Impianti alimentati da biomasse(*).</li> <li>9. Impianti solare termodinamici.</li> </ol> <p>(*) Per gli impianti alimentati da rifiuti gli oneri sono riferiti solo all’incentivazione della parte biodegradabile.</p>	SAF	<p>I meccanismi incentivanti in esame rispondono all’esigenza di promuovere il consumo di energia elettrica prodotta da FER diverse dal fotovoltaico. Gli impianti in esame hanno generalmente impatti ambientali ed emissioni, in rapporto all’energia prodotta, notevolmente inferiori rispetto agli impianti a fonti non rinnovabili. I diversi sistemi di sussidio diretto rispondono 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.</p> <p>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. Principali fonti: ExternE (1997a,1998a, 1998b, 1998c, 2005); CASES (2008a; 2008b), NEEDS (2008); EXIOPOL (2010), EEA (2011, 2014a), Ecofys (2014).</p>	5.761,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
7	D.Lgs n. 102/2014 Decreto Ministeriale 5 settembre 2011 Decreto Interministeriale del 28 dicembre 2012, e D.Lgs. 102/2014 e Decreto interministeriale 16 febbraio 2016 (Conto Termico 2.0)	Promozione di interventi di efficienza energetica e di produzione di energia da FER termiche (Cogenerazione e CAR) attraverso il meccanismo dei CB o TEE e con il nuovo Conto Termico 2.0.	SAF	<p>La produzione di energia termica da FER (biomasse, geotermia ecc) sono fonti di energia rinnovabile, con emissioni di CO<sub>2</sub> a bilancio nullo. In particolare l'uso delle biomasse, dei bioliquidi e del biogas negli impianti di cogenerazione e di CAR razionalizzano l'uso di risorse naturali ottimizzando la produzione combinata di energia elettrica e termica.</p> <p>La letteratura sui costi esterni ambientali delle tecnologie di produzione energetica contiene pochi casi studio riguardanti il teleriscaldamento (un riferimento importante sono gli studi del CESI, 2004a e 2005), a maggior ragione riguardanti gli impianti di teleriscaldamento che utilizzano fonti quali le biomasse e la geotermia. In ogni caso, la produzione di calore mediante impianti centralizzati, possibilmente di cogenerazione di elettricità e calore, e la distribuzione del calore con rete di teleriscaldamento permette di minimizzare le emissioni nocive in atmosfera generalmente associate alla combustione delle biomasse e allo sfruttamento dell'energia geotermica (vari casi studio di costi esterni ambientali degli impianti convenzionali a biomasse e di geotermia negli Stati Membri sono riportati in CASES (2008a). Ferma restando la necessità di ulteriori approfondimenti sulle prestazioni ambientali delle tecnologie a fonti rinnovabili impiegate per la produzione di calore nel teleriscaldamento, l'agevolazione va ascritta fra i sussidi favorevoli all'ambiente.</p> <p>Per quanto riguarda gli interventi di riqualificazione energetica degli edifici e di efficienza energetica essi permettono di conseguire importanti obiettivi di riduzione della domanda di energia per riscaldamento e /o di raffrescamento degli edifici. Inoltre i CB o TEE intendono promuovere l'efficienza energetica sfruttando le opportunità fornite dalle nuove tecnologie per salvaguardare i consumi di energia.</p>	d.q.
Totale sussidi diretti SAF in energia					12.058,00
Altri sussidi comunitari, nazionali, regionali e comunali					da censire
Totale sussidi diretti in energia					12.368,00

## 4.4. Trasporti

### 4.4.1. Introduzione

Come illustrato dall'EEA, nel suo rapporto *European environment: State and outlook 2015* (SOER 2015)<sup>194</sup>, il settore trasporti è un settore a forte pressione ambientale: è responsabile del 25% delle emissioni europee ad effetto serra, contribuisce in modo significativo all'inquinamento atmosferico, rumore e frammentazione degli habitat<sup>195</sup>. L'introduzione delle norme sulle emissioni Euro e il corrispondente uso di convertitori catalitici hanno ridotto le emissioni totali di CO del settore trasporto di oltre il 70% tra il 2000 e il 2013.

Ciò nonostante, il ricorso ai sussidi diretti o indiretti nel settore trasporti è ampiamente diffuso in UE (EEA, 2015b), sebbene in alcuni casi l'uso di sussidi si tramuta in un incoraggiamento a comportamenti dannosi per l'ambiente, come ad esempio le esenzioni fiscali per i carburanti utilizzati in aviazione e navigazione internazionali, o le sovvenzioni per l'acquisto delle auto aziendali. In generale, va sottolineato che è possibile mitigare gli effetti nocivi di tali sussidi con una migliore integrazione dei parametri ambientali nel loro design.

In Italia, secondo i dati EEA, il settore trasporti è responsabile di oltre il 26% delle emissioni di gas serra al 2014. Nonostante il forte impatto ambientale del settore, la dimensione dei sussidi identifica, tra spese fiscali e sussidi diretti, presenti nell'Allegato alla Legge di Stabilità 2016 non risultano particolarmente elevati se confrontati con le altre sezioni, ammontando complessivamente a 473,6 milioni di euro, sebbene alcune voci non siano state quantificate in questa prima edizione.

La dicotomia tra la rilevanza del settore e la dimensione monetaria dei sussidi va ricercata nell'aver classificato alcune voci concernenti le diverse tipologie di fonti impiegabili come carburanti, seppur relative al settore trasporti, nella sezione del settore energia (cfr. par. 4.3).

<sup>194</sup> EEA (2015a), EEA, 2015a, *SOER 2015 — The European environment — state and outlook 2015*, European Environment Agency (<http://www.eea.europa.eu/soer>) accessed 19 October 2015.

<sup>195</sup> La frammentazione degli ambienti naturali è considerata una tra le principali minacce di origine antropica alla diversità biologica (cfr., fra i tanti, Wilcove et al., 1986; Wilson, 1993; Dobson et al., 1999; Henle et al., 2004). La distruzione e la trasformazione degli ambienti naturali, la loro riduzione in superficie e l'aumento dell'isolamento, tutte componenti del processo di frammentazione, influenzano, infatti, la struttura e la dinamica di determinate popolazioni e specie animali e vegetali sensibili, fino ad alterare i parametri di comunità, le funzioni ecosistemiche e i processi ecologici. (Battisti C., 2004).



## 4.4.2. Spese fiscali

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
1	Comma 367 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Si introduce la possibilità, nei porti sede di autorità portuale con volume di traffico transhipment superiore all'80% del proprio traffico globale, di riduzione o esenzione dalla tassa di ancoraggio in via sperimentale per gli anni dal 2016 al 2018, per le navi porta container in servizio regolare di linea internazionale. I limiti della misura saranno definiti dalle Autorità portuali. Si prevede inoltre negli stessi porti la riduzione delle accise sui prodotti energetici per le navi che fanno esclusivamente movimentazione all'interno del porto.	SAD	La riduzione della tassa di ancoraggio, gravante sulle navi, ha lo scopo di sostenere la competitività dei porti nazionali di transhipment rispetto a quelli limitrofi del Mediterraneo, con un importante effetto di attrazione sul porto di navi e imprese di movimentazione portuale. Al sacrificio di bilancio dovuto all'agevolazione fiscale non corrisponde alcun beneficio ambientale tangibile per la collettività del porto, semmai un incremento degli effetti ambientali avversi del trasporto marittimo (cfr. ad es. Maffii e altri, 2007). Allo stato attuale il sussidio rientra nella categoria dei SAD. In futuro, esso potrebbe essere reso compatibile con l'ambiente, neutralizzando gli effetti ambientali avversi dell'incremento dei traffici, qualora l'agevolazione sulla tassa di ancoraggio fosse concessa solo alle navi container dotate di certificazioni ambientali che attestino il superamento di livelli prestabiliti di efficienza energetica o ambientale, nominali o effettivi, ben oltre i limiti attualmente richiesti dalla normativa. Un simile meccanismo, da costruire in Italia anche mutuandolo dall'esperienza di porti esteri, avrebbe l'effetto di attrarre navi container altamente efficienti per lo svolgimento delle operazioni di transhipment.	1,80
2	A) art.4, comma 1 e art 6, comma 1, del D.L. n. 457/97 B) art. 13, comma 2, della L. 488/1999	Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi - navi registro internazionale. A) Credito d'imposta e sgravi contributivi a favore di imprese armatoriali sul reddito delle persone fisiche del personale di bordo imbarcato su navi iscritte nel registro internazionale; B) Credito d'imposta sul reddito a favore dei soggetti che in base a rapporti contrattuali con l'armatore esercitano a bordo di navi da crociera attività commerciali complementari o accessorie o relative alla prestazione principale	SAD	A) Il credito d'imposta IRPEF e gli sgravi contributivi non vanno solo a beneficio del personale imbarcato ma hanno anche la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. L'eliminazione potrebbe avere ricadute occupazionali, e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera Italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale. Dal punto di vista ambientale, la letteratura evidenzia rilevanti emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici del trasporto marittimo. Fonti: CAFE (2005b); Methodex (2007); Maffii e altri (2007); IMPACT (2008); NEEDS (2008), Ricardo - AEA (2014). L'incentivazione dell'attività, unitamente alla mancanza di una condizionalità ambientale nel sussidio, lo rendono un SAD. Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all'ambiente (SAF), qualora il credito d'imposta fosse rinnovato/autorizzato annualmente, sulla base del conseguimento di obiettivi di miglioramento ambientale nella gestione della nave, ad esempio di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> ai sensi del Regolamento CE 757/2015. B) Il credito d'imposta a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi crociera favorisce lo svolgimento di tali attività a bordo piuttosto che a terra, senza tuttavia prevedere requisiti per un'appropriata gestione ambientale a bordo. Considerando che le risultanze della letteratura ambientale sul trasporto marittimo riguardano anche le navi crociera (in particolare per problematiche specifiche, quali la produzione e gestione dei rifiuti, gli scarichi di reflui a mare e l'uso di sostanze tossiche o pericolose a bordo), si ritiene che l'effetto ambientale netto di questo sussidio in assenza di condizionalità ambientali possa risultare dannoso. La fruizione del credito d'imposta potrebbe essere subordinata all'adozione, da parte dell'esercizio che offre il servizio a bordo, di un sistema di gestione ambientale certificato e ciò permetterebbe di mitigarne gli effetti ambientali negativi del sussidio.	180,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
3	Art. 4, comma 2, del D.L. n. 457/97, art. 13, comma 3, della L. 488/1999 e art. 145, comma 66, della L. n. 388/2000	A) Riduzione dell'80% della base imponibile IRPEF e IRES per le navi iscritte nel registro internazionale (il reddito derivante dall'utilizzo di navi iscritte nel registro internazionale concorre in misura pari al 20% a formare il reddito complessivo ai fini IRES e IRPEF). B) Riduzione dell'80% della base imponibile IRPEF e IRES a favore dei soggetti che in base a rapporti contrattuali con l'armatore esercitano a bordo di navi da crociera attività commerciali complementari o accessorie o relative alla prestazione principale	SAD	A) la riduzione dell'80% della base imponibile a fini IRPEF e IRES ha la finalità di assicurare - alle navi iscritte nel registro italiano internazionale - condizioni concorrenziali con le altre bandiere. Come per la voce precedente, il sussidio incentiva il trasporto marittimo in assenza di condizionalità ambientali; pertanto è da considerarsi un SAD. Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all'ambiente (SAF), qualora la fruizione ogni anno dell'agevolazione fosse subordinata al fatto che la nave iscritta nel registro internazionale attui un piano di riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> , con riduzioni annuali certificate delle emissioni specifiche, ai sensi del Regolamento CE n.757/2015, o -per le navi non ricadenti nell'ambito di applicazione del Regolamento- che la nave sia dotata di un sistema di gestione ambientale certificato. B) la riduzione al 20% della base imponibile a fini IRPEF e IRES a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi crociera, ivi inclusa la commercializzazione delle attività di escursione proposte dall'armatore, favorisce lo svolgimento di attività inquinanti, ed è pertanto un SAD. Perché il sussidio diventi favorevole per l'ambiente (SAF), la riduzione della base imponibile potrebbe essere autorizzata su base annuale, subordinandola all'adozione da parte dell'esercizio commerciale di un sistema di gestione ambientale certificato.	11,00
4	Artt. da 155 a 161, TUIR	Viene introdotto un particolare regime (c.d. tonnage tax) di determinazione del reddito dei soggetti di cui all'art. 73, comma 1, lettera a), del TUIR, derivante dall'utilizzo delle navi indicate nell'art. 8-bis, comma 1, lett. a), del D.P.R. n. 633/1972, iscritte nel registro internazionale di cui al D.L. n. 457/1997, convertito, con modificazioni, dalla L. n. 30/1998. Il regime è opzionale e comporta la determinazione del reddito in via forfetaria secondo i criteri previsti dall'art. 156 del TUIR.	SAD	La tonnage tax è un regime fiscale opzionale, basato sulla determinazione forfetaria del reddito in base al tonnellaggio netto, alternativo al regime fiscale convenzionale per il trasporto marittimo internazionale, che prevede una riduzione dell'80% della base imponibile a fini IRPEF e IRES per le navi iscritte nel registro internazionale. La tonnage tax è stata introdotta in Italia nel 1986 (artt. 155-161 del D.P.R. 917/1986) con la finalità di assicurare condizioni fiscali concorrenziali rispetto a regimi esteri (i paesi che hanno la tonnage tax sono la Germania, Francia, Spagna, Cipro, Grecia, UK, USA e molti altri). Come per il sussidio precedente (cfr. 3), essendo questo un sussidio erogato ad un settore con impatto ambientale rilevante, in assenza di condizionalità ambientali esplicitate è valutato come SAD. La tonnage tax potrebbe diventare una forma di agevolazione fiscale favorevole all'ambiente (SAF), qualora la partecipazione al regime di convenienza fiscale fosse subordinata al fatto che l'impresa armatrice dimostri che la nave possiede delle credenziali ambientali (nominali o gestionali), che vanno ben oltre gli obblighi di legge, nell'ambito di un meccanismo di misura e verifica di tali credenziali da istituire a livello nazionale. Ad esempio, un meccanismo simile potrebbe essere costruito a partire dall'indice motoristico delle emissioni di NO <sub>x</sub> (NO <sub>x</sub> /kWh), già oggi oggetto di misura e certificazione obbligatoria a carico dei motori diesel installati sulle navi (MARPOL, Annex VI e NOx Code), oppure a partire dall'indice delle emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (CO <sub>2</sub> /tonn di portata-miglia, impropriamente definito Energy Efficiency Design Index-EEDI) che dal 2013 misura obbligatoriamente le emissioni nominali della nave di nuova costruzione (oltre determinate soglie dimensionali della nave). Per approfondimenti sui principali indici di green shipping si veda: Danish Environmental Protection Agency (2014) e IAPH-WPCI (2015).	9,40
Totale spese fiscali SAD per i trasporti					202,20
Altre spese fiscali nazionali, regionali e comunali					da censire
Totale spese fiscali per i trasporti					202,20

186

## 4.4.3. Sussidi diretti

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
1	Commi 85 e 86 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Si prevedono incentivi fino ad un massimo di 8.000 euro per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria “euro 0”, “euro 1” o “euro 2” con veicoli nuovi, aventi classi di emissione non inferiore ad euro 5. L’incentivo è previsto per i veicoli nuovi acquistati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2016 ed immatricolati non oltre il 31 marzo 2017.	SAF	L'utilizzo di caravan Euro 5 in sostituzione di Euro 0, 1 e 2 costituisce un miglioramento ambientale significativo in termini di emissioni inquinanti.	5,00
2	Art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 (Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali)	Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile: Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (riservato EELL > 100.000 ab.), volto a sostenere iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria. Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili.	SAF	Gli incentivi sono volti alla sensibilizzazione ambientale nelle scuole e nei posti di lavoro e alla diffusione di forme tradizionali (piedi) e innovative (sharing) di mobilità sostenibile <i>privata</i> , diverse dal trasporto pubblico, che comunque consentono di ridurre gli effetti ambientali negativi del trasporto privato convenzionale.	35,00

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
3	Commi 645 e 646 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Il comma 645 esclude, a decorrere dal 1° gennaio 2016, dall'agevolazione consistente nel credito di imposta relativo alle accise per il gasolio per autotrazione degli autotrasportatori, i veicoli di categoria euro 2 o inferiore. Sono demandate a un decreto del MEF le modalità per il monitoraggio dei relativi risparmi. Il comma 646 destina i maggiori e ulteriori risparmi derivanti dal comma 645 a favorire l'acquisto di mezzi di ultima generazione per l'autotrasporto merci su strada (il 15% dei risparmi) e al Fondo per l'acquisto di automezzi per il trasporto pubblico locale e regionale (85% dei risparmi).	SAF	Le due forme di sussidio diretto dal comma 646 vanno a favore dell'ammodernamento del parco mezzi, ed hanno quindi un effetto positivo sotto il profilo ambientale rispetto a quelli esistenti. Gli studi del CE Delft (2008) e di Ricardo - AEA (2014), che forniscono i valori medi delle emissioni specifiche delle categorie veicolari della serie Euro, forniscono anche le stime dei costi esterni delle categorie e, per differenza, i benefici ambientali conseguibili col rinnovo della flotta veicolare alimentata a gasolio. La qualità ambientale di entrambi i sussidi potrebbe essere ulteriormente migliorata focalizzando l'incentivazione sulle tecnologie che utilizzano carburanti alternativi ai sensi della direttiva 94/2014, in corso di recepimento, in quanto le tecnologie che utilizzano i carburanti alternativi più promettenti presentano credenziali ambientali migliorative rispetto ai più moderni veicoli a gasolio disponibili (cfr. MISE-MIT, Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL, giugno 2015).	160,00
<b>Totale sussidi diretti SAF per i trasporti</b>					<b>200,00</b>
4	Commi 593 e 594 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Il comma 594 prevede che, a decorrere dal 1° gennaio 2017, si istituisca un fondo la cui dotazione è pari a 5 milioni di euro annui, in favore delle Regioni a statuto ordinario confinanti con l'Austria e la Svizzera, al fine di ottenere la riduzione del prezzo alla pompa della benzina e del gasolio per autotrazione nelle aree di confine. Al Ministro dell'Economia e delle Finanze spetta il compito di emanare apposito decreto nel quale siano definite le modalità e la ripartizione del fondo tra le Regioni interessate. Nel contempo, il comma 593 abroga (dall'inizio del 2017) il precedente regime, limitato alle Regioni a statuto ordinario confinanti con l'Austria (in sostanza, il Veneto), che prevedeva un fondo per l'erogazione di contributi alle persone fisiche per la riduzione del prezzo alla pompa della benzina e del gasolio per autotrazione.	SAD	I contributi per la riduzione del prezzo dei carburanti alla pompa hanno la finalità di mantenere condizioni di competitività dei carburanti nelle aree di confine. nella fattispecie, tali contributi, tuttavia, producono l'effetto di ridurre lo stimolo a un uso razionale dell'energia dei veicoli di trasporto.	-
<b>Totale sussidi diretti SAD per i trasporti</b>					<b>-</b>

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
5	comma 647 della legge di stabilità 2016	Contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018.	Incerto	<p>Sotto il profilo normativo, il sussidio è orientato alla competitività del trasporto e alla riduzione della congestione stradale, mentre è privo di un'esplicita finalità ambientale. Il conseguimento di effetti ambientali positivi dipende quindi dalle prestazioni ambientali dei progetti di trasporto combinato marittimo rispetto al trasporto <i>door-to-door</i> "tuttostrada" e dai benefici ambientali indiretti, associati alla riduzione della congestione.</p> <p>La letteratura di analisi delle emissioni del trasporto marittimo comprende contributi approfonditi e autorevoli (cfr. Entec 2002, Entec 2005, IIASA-Entec UK-MET.NO 2007, IMO-MEPC 2009, IMO 2015).</p> <p>Nella realizzazione di confronti emissivi con le modalità di trasporto su strada e rotaia permangono aree di arbitrarietà e incertezza (il confronto in termini di emissioni, senza valutazione dei loro effetti ambientali e sanitari, è poco rappresentativo per fonti di emissioni a notevole distanza da terra; possibilità di scelta arbitraria degli inquinanti e delle tipologie di navi e veicoli utilizzate per il confronto; scelta del tipo di nave, della sua capacità di carico e tasso di riempimento; consumi energetici navali molto variabili a seconda delle condizioni meteo-marine e di carico, con la conseguente necessità di misurarli in condizioni standard, requisito attualmente previsto solo per le navi di nuova costruzione, ecc.).</p> <p>La ricerca comunitaria sui costi esterni dei trasporti, un filone di analisi maggiormente finalizzato alla realizzazione di confronti sistematici fra le modalità e tecnologie di trasporto, è stata poco sviluppata con riferimento al trasporto marittimo. Gli studi disponibili d'interesse nazionale sono pochi e non proprio recenti (cfr. Recordit, 2001; Lombard e Molocchi 2001; Amici della Terra 2008).</p> <p>Quest'ultimo lavoro, realizzato per conto di RAM spa su incarico del Ministro dei Trasporti, ha esaminato i costi esterni ambientali e sociali del combinato marittimo rispetto al tuttostrada in maniera molto dettagliata, facendo riferimento a due tipologie di navi (Ro cargo e Ro pax) impiegate su 5 rotte marittime in alternativa a corridoi terrestri. I risultati complessivi dei casi studio (emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti e congestione) hanno evidenziato un rilevante beneficio netto per la collettività, che compensa i danni ambientali e sanitari associati alle maggiori emissioni in atmosfera del trasporto marittimo, confermando in questo modo le previsioni normative per l'erogazione dell'ecobonus in quegli anni.</p> <p>Le normative euro che si sono succedute negli ultimi dieci anni hanno consentito un'ulteriore e progressiva riduzione delle emissioni nocive dell'autotrasporto, fino agli attuali livelli, molto contenuti; nel trasporto marittimo, nonostante le novità normative intervenute (Direttiva 33/2012 e D.Lgs. attuativo n.112/2014), il livello delle emissioni di zolfo, particolato e ossidi di azoto è ancora molto elevato, in particolare nel Mediterraneo che, diversamente dal Baltico e Mare del Nord, non è un'area di controllo delle emissioni ai sensi della normativa Marpol Annex VI.</p> <p>Uno studio più recente, realizzato da D'Appolonia per conto di Conifarma (cfr. D'Appolonia, 2015), ha calcolato sia i costi di mercato che quelli esterni del servizio di trasporto di tre tipologie di navi Ro Ro ad "alta capacità" su tre corridoi tirrenici, evidenziando risultati positivi per il trasporto marittimo, anche sotto il profilo emissivo. Tuttavia, i risultati ottenuti dipendono strettamente dalle ipotesi di carico delle tre tipologie di navi individuate per il confronto (sono stati ipotizzati rispettivamente 250, circa 500 e circa 230 trailer equivalenti, ovvero circa il doppio del carico assunto, nei due casi Ro Ro considerati dallo studio Amici della Terra del 2008 (rispettivamente 141 e 116 trailer).</p>	45,40

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
				<p>Considerata la perdurante incertezza scientifica sui benefici ambientali del trasporto Ro Ro in alternativa al trasporto su strada, che andrebbe risolta con studi più aggiornati condivisi fra le amministrazioni, rimane il fatto che la norma istitutiva del sussidio non prevede una esplicita finalità ambientale; così formulato, esso rischia di generare progetti che potrebbero determinare incrementi delle emissioni di CO<sub>2</sub> (andando nella direzione opposta rispetto agli impegni dell'Italia) e un aumento dei costi esterni sanitari associati alle emissioni inquinanti della catena logistica).</p> <p>Un'opzione per migliorare la qualità ambientale del sussidio consiste nell'agevolare solo i progetti di servizio marittimo con navi che utilizzino combustibili alternativi rientranti nella direttiva 94/2014 (GNL, GNC, idrogeno), caratterizzati da basse emissioni nocive per la salute (cfr. MISE-MIT, Documento di consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL, giugno 2015).</p> <p>Un'altra possibilità è di sottoporre il programma di incentivazione a valutazione ambientale strategica, al fine di indirizzare migliorare l'efficienza energetica dei servizi marittimi coinvolti e realizzare i progetti coinvolgendo nodi logistici e portuali lontani da aree densamente popolate, con un effetto di decongestionamento dei porti storici.</p>	
6	comma 648 della legge di stabilità 2016,	Contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.	Incerto	<p>Vi è un'ampia evidenza scientifica sui costi esterni del trasporto ferroviario, particolarmente elevati per quanto riguarda il rumore; tuttavia, nel confronto con le altre modalità, sia il trasporto ferroviario merci che quello passeggeri mostrano un vantaggio sostanzioso rispetto alle equivalenti modalità stradali (Amici della Terra, 2006; CE Delft 2008, Ricardo-AEA, 2014). L'utilizzo del gasolio per il trasporto ferroviario presenta invece esternalità ambientali paragonabili al trasporto su strada. I benefici ambientali netti del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale sono amplificati nei collegamenti con i nodi logistici e portuali, spesso localizzati in aree fortemente urbanizzate e popolate, dove il trasporto su strada genera rilevanti esternalità da incidenti e congestione.</p> <p>Il sussidio è classificato come incerto, anche perchè non è possibile al momento ripartire l'effetto finanziario del sussidio in base alla tipologia di trazione.</p>	20,00
<b>Totale sussidi diretti con effetto incerto per i trasporti</b>					<b>65,40</b>
Altri sussidi diretti comunitari, nazionali, regionali e comunali					da censire
<b>Totale sussidi diretti per i trasporti</b>					<b>265,40</b>

## 4.5. Altri sussidi

### 4.5.1. Introduzione

I sussidi rientranti nella sezione “Altri sussidi” sono quelli non direttamente classificabili nei settori individuati nelle sezioni precedenti (agricoltura, energia e trasporti), ma non deve essere considerata una voce residuale.

In questa sezione sono, infatti, identificate e parzialmente quantificate le voci di sussidio a rilevanza ambientale imputabili a:

- settore edilizia, con riferimento sia al restauro, recupero e ristrutturazione dell'esistente che può essere costituito da immobili pubblici o alberghieri, od uso residenziale, o situati in aree rurale sia ad immobile in quanto merce, sia ad abitazione in senso lato facendo riferimento quindi all'arredamento (elettrodomestici e mobilio), o all'installazione e messa in opera di dispositivi per il controllo da remoto relativamente a riscaldamento/acqua calda e climatizzazione;
- settore idrico, con riferimento sia alla salvaguardia dei beni culturali e paesaggistici per rischio idrogeologico, sia all'applicazione di una tariffa sociale del servizio idrico integrato per gli utenti domestici in condizioni disagiate;
- beni strumentali destinati a strutture produttive esistenti e nuove, nonché al settore manifatturiero;
- bonifica da amianto e recupero e prevenzione dei rifiuti;
- sgravi fiscali per l'occupazione di gente di mare ed imprese della pesca.

## 4.5.2. Spese fiscali

N°	Norma di riferimento	Descrizione	Tipo di sussidio	Note	Effetto finanziario 2016 (ml €)
1	Comma 14 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)	Alla lettera c) è prevista un'aliquota ridotta della TASI per gli immobili in quanto merce ("Per i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione e non siano in ogni caso locati, l'aliquota è ridotta allo 0,1 per cento. I comuni possono modificare la suddetta aliquota, in aumento, sino allo 0,25 per cento o, in diminuzione, fino all'azzeramento").	SAD	La Tasi è il tributo comunale per i Servizi Indivisibili con cui le amministrazioni comunali sostengono le spese per l'illuminazione, la cura del verde, la pulizia delle strade e tutti gli altri servizi che vengono forniti in maniera uguale a tutti i cittadini. Tali servizi sono resi indipendentemente dall'utilizzo effettivo degli immobili di nuova costruzione e, anzi, costituiscono un fattore attrattivo per la domanda e favoriscono la vendita o la locazione degli immobili stessi. A sua volta, l'utilizzo effettivo degli immobili permette di calmierare la domanda di nuove costruzioni, evitando gli impatti ambientali a esse correlati (consumo di suolo, consumo di materiali, ecc.). L'agevolazione in oggetto va nella direzione opposta a quella auspicabile non solo dal punto di vista ambientale, ma anche commerciale.	d.q.