

3.2.3.12 *Riduzione dell'aliquota normale dell'accisa sui carburanti per i Taxi*

Settore:	Energia		
Nome del sussidio:	Riduzione dell'aliquota normale dell'accisa sui carburanti per i Taxi		
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.12]		
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 12, TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504), D.P.C.M. 20.2.2014 ai sensi dell'art. 1, comma 577, Legge n. 147/2013; art 1, comma 242, Legge n. 190/2014 (Legge di stabilità per il 2015); L. 24,12,2012, n.228, art. 1, co. 487; D.L.06/12/2011 n. 201, art 15, co. 1 Art. 39-ter, co. 1, lett. a), punto 1), del D.L. 01/10/2007, n. 159 conv. con mod. dalla L. 29/11/2007, n.222; Art. 1, co. 23-quinquies, del D.L.30/12/2009, n. 194 conv. con mod. dalla L. 27/02/2010, n.25		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1993		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Riduzione dell'aliquota normale dell'accisa sui carburanti per i Taxi. La riduzione dell'accisa si esplica attraverso il riconoscimento di un credito d'imposta in capo ai conducenti di taxi, i quali per poterne usufruire devono fare apposita istanza all'Agenzia delle Dogane. 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 ai sensi del comma 242 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità per l'anno 2015).		
Tipo di sussidio:	Riduzione dell'accisa – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Agevolazione:	
- benzina:	728,40 €/1000 litri	359,00 €/1000 litri	
- gasolio:	617,40 €/1000 litri	330,00 €/1000 litri	
- GPL:	267,77 €/1000 kg	40% aliquota ordinaria	
- gas naturale:	0,00331 €/mc		
Livello di riformabilità:	Nazionale – La riduzione non è obbligatoria ma è autorizzata a livello UE secondo l'Annex II della Direttiva 2003/96/UE (ETD)		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	La riduzione dell'accisa per i conducenti di taxi riguarda benzina, gasolio, GPL e metano. L'agevolazione incentiva tutti i carburanti senza tener conto alcuno della performance ambientale, finanziando i taxi che competono con il trasporto pubblico. Questo si traduce in elevate emissioni e costi esterni dati da un		

aumento dell'utilizzo del trasporto su strada rispetto ad altre forme di mobilità più sostenibili (Impact, 2008; Ricardo – AEA, 2014).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	22,90	12,70	10,80	10,60	11,80	8,50

3.2.3.13 *Riduzione dell'accisa sui carburanti per le autoambulanze*

Settore:	Energia		
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Riduzione dell'accisa sui carburanti per le autoambulanze [EN.SI.13]		
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 13, TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); L. 24,12,2012, n.228, art. 1, co. 487; D.L.06/12/2011 n. 201, art 15, co. 1; Art. 39-ter, co. 1, lett. b), punto 2), del D.L. 01/10/2007, n. 159 conv. con mod. dalla L. 29/11/2007, n.222; Art. 1, co. 23-quinquies, del D.L.30/12/2009, n. 194 conv. con mod. dalla L. 27/02/2010, n.25		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1993		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Riduzione dell'accisa sui carburanti per le autoambulanze. Le agevolazioni previste e per le autoambulanze sono concesse mediante crediti d'imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, ovvero mediante buoni d'imposta.		
Tipo di sussidio:	Riduzione dell'accisa – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
- benzina:	728,40 €/1000 litri	359,00 €/1000 litri	
- gasolio:	617,40 €/1000 litri	330,00 €/1000 litri	
- GPL:	267,77 €/1000 kg	107,108 €/1000 kg	
- gas naturale:	0,00331 €/mc	ordinaria	
Livello di riformabilità:	Nazionale – La riduzione non è obbligatoria ma è autorizzata a livello UE secondo l'Annex II della Direttiva 2003/96/UE (ETD)		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	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". Il sussidio potrebbe essere modificato 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/UE (elettricità, GPL, metano, GNL e idrogeno). Poiché si tratta di un sussidio estremamente sensibile socialmente, la misura potrebbe essere riformata dopo una verifica attenta di modalità alternative di finanziamento al settore.		

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40

3.2.3.14 *Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare*

Settore:	Energia					
Nome del sussidio:	Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare					
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.14]					
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 14, TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); DPCM 15/01/1999					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	1993					
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime					
Descrizione:	Esenzione dall'accisa sui prodotti energetici impiegati per la produzione di magnesio da acqua di mare					
Tipo di sussidio:	Esenzione dall'accisa – Sussidio indiretto					
Aliquota:	Ordinaria:		Agevolazione:			
- gasolio:	617,40 €/1000 litri		Esenzione			
- olio combustibile denso ATZ (uso industriale):	63,75351 €/t					
- olio combustibile denso BTZ (uso industriale):	31,38870 €/t					
Livello di riformabilità:	Nazionale – La riduzione non è obbligatoria ma è autorizzata a livello UE secondo l'art. 16, co. 1, Direttiva 96/2003/UE (ETD)					
Qualifica sussidio	SAD					
Motivazione:						
Il sussidio incoraggia implicitamente l'uso del combustibile di origine fossile, a detrimento di alternative meno impattanti sulla salute umana e sull'ambiente, in quanto il trattamento fiscale favorevole invia agli operatori di mercato un distorto segnale di prezzo della materia energetica non rinnovabile, fallendo nella copertura dei costi esterni, che rimangono in capo alla società. L'esenzione dell'accisa sui prodotti energetici utilizzati nella produzione di magnesio da acqua di mare crea una disparità nell'applicazione del principio "chi inquina paga" e contrasta col principio "do not significantly harm", con effetti dannosi sulla salute umana e sull'ambiente quando i prodotti energetici sono ottenuti da fonti fossili. Costituiscono un'eccezione i prodotti energetici ottenuti da biomasse o altre fonti rinnovabili.						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

3.2.3.15 *Riduzione dell'accisa sul GPL utilizzato negli impianti centralizzati per usi industriali*

Settore:	Energia					
Nome del sussidio:	Riduzione dell'accisa sul GPL utilizzato negli impianti centralizzati per usi industriali					
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.15]					
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 15, TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504)					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	1993					
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime					
Descrizione:	Riduzione dell'accisa sul GPL (al 10% dell'aliquota normale) utilizzata negli impianti centralizzati per usi industriali.					
Tipo di sussidio:	Riduzione dell'accisa – Sussidio indiretto					
Aliquota:			Ordinaria:	Ridotta:		
- GPL (uso combustione):			189,945 €/t	18,994 €/t		
Livello di riformabilità:	Nazionale					
Qualifica sussidio	SAD					
Motivazione:	<i>Gas di Petrolio Liquefatto (GPL) per uso industriale:</i> Il GPL per uso industriale registra, secondo il Bilancio Energetico Nazionale (Eurostat, 2015), l'1,2% dei consumi finali industriali dei prodotti energetici (escludendo l'elettricità), mentre il gas naturale prevale con il 51%. Il GPL, combustibile ambientalmente più pulito – in termini di rilascio di inquinanti locali - se paragonato al carbone o ad altri combustibili derivanti dal petrolio (gasolio, olio combustibile), è utilizzato principalmente in industrie non collegate alla rete del gas. La riduzione dell'accisa è stata introdotta molti anni fa quando non c'erano alternative più favorevoli all'ambiente rispetto al GPL. Seguendo la metodologia dell'analisi del ciclo di vita (Eucar, JRC, Concawe, 2007) il GPL registra, però, valori emissivi in atmosfera in termini di CO₂ maggiori rispetto ai carburanti non fossili, come il biogas, ed anche rispetto a un combustibile fossile come il gas naturale. Sono disponibili nuove tecnologie di stoccaggio del biogas e del gas naturale, in forma compressa e liquida, sul mercato che possono essere utilizzate per le industrie che non sono collegate alla rete del gas. Tali industrie possono servirsi della Direttiva 2014/94/UE (o Direttiva DAFI – <i>Directive Alternative Fuel Initiative</i>), recepita con il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, che prevede la realizzazione di una rete infrastrutturale di distribuzione per i carburanti alternativi (es. biogas). L'aliquota ridotta, prevista per il GPL per uso industriale, ostacola la concorrenza leale e la diffusione dei carburanti alternativi più puliti, in particolare per il biogas nella forma compressa e liquefatta.					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	11,40	14,50	12,60	11,30	11,80	12,95

3.2.3.16 *Esenzione dall'accisa su prodotti energetici iniettati negli altiforni per i processi produttivi*

Settore:	Energia		
Nome del sussidio:	Esenzione dall'accisa su prodotti energetici iniettati negli altiforni per la realizzazione dei processi produttivi		
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.16]		
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 16, TUA (D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); L. 27/12/2019, n. 160, Art. 1, comma 631, lettera b), punto 3)		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1993		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Esenzione totale dall'accisa su prodotti energetici (oli minerali) iniettati negli altiforni per la realizzazione dei processi produttivi: promuove il mercato del settore produttivo dell'acciaio e degli altri prodotti da altoforno attraverso la riduzione dei costi operativi		
Tipo di sussidio:	Esenzione dall'accisa – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Agevolazione:	
- olio combustibile ATZ (per usi industriali):	63,75351 €/t	Esenzione	
- olio combustibile BTZ (per usi industriali):	31,38870 €/t		
- oli minerali greggi e naturali (uso prod. energia elettrica)	15,4 €/mille litri		
Livello di riformabilità:	Nazionale – Riduzione non obbligatoria a livello UE secondo l'articolo 17, comma 1, lettera a), Direttiva 2003/96/CE (ETD).		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	L'iniezione di prodotti energetici in altiforni per scopi produttivi comporta elevati consumi e rilevanti emissioni in atmosfera. L'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) fornisce dati utili per il calcolo dell'intensità di carbonio rispetto al valore aggiunto dei settori NAMEA (<i>National Accounts Matrix including Environmental Accounts</i>). I due principali settori che utilizzano altiforni sono C23 (Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi) e C24 (Attività metallurgiche), che registrano rispettivamente un'intensità di carbonio pari a 3036 tCO₂eq e 1647 tCO₂eq. per milioni di euro di valore aggiunto, contro un valore di riferimento di 437 tCO₂eq/milioni di euro per il settore manifatturiero (benchmark di 1° livello), di 715 tCO₂eq/milioni di euro per l'intero settore industriale (benchmark di 2° livello) e di 244 tCO₂eq/milioni di euro per l'intera economia nazionale (benchmark di 3° livello). Tale misura se da un lato favorisce la competitività del settore industriale nazionale, evitando eventuali problemi di <i>carbon leakage</i> (seppur improbabili vista la dimensione del sussidio), produce, da un punto di vista socio-ambientale, un effetto perverso a favore dell'utilizzo di combustibili fossili negli altiforni, penalizzando la possibilità dell'uso di bio-combustibili e contrastando con i principi "chi inquina paga" e "do not significantly harm".		

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	d.q.	d.q.	d.q.	d.q.	d.q.	d.q.

3.2.3.17 *Agevolazioni accisa su carburanti e combustibili impiegati dalle Forze armate nazionali*

Settore:	Energia		
Nome del sussidio:	Riduzione dei costi per le Forze armate nazionali		
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.17]		
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 16-bis, TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504); L. 24/12/2007, n. 244, art. 1 , Comma 179; Art. 1, co. 23-quinquies, del D.L.30/12/2009, n. 194 conv. con mod. dalla L. 27/02/2010, n.25		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1993		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Riduzione dei costi per le Forze armate nazionali: a) riduzione dell'accisa su combustibili e carburanti impiegati dalle Forze armate nazionali; b) esenzione dell'accisa su combustibili (GPL) e carburanti (GPL e gas naturale) impiegati dalle Forze armate nazionali A norma dell'art. 1 , co. 180, della L. 24/12/2007, n. 244, rispetto al gas naturale impiegato dalle Forze Armate nazionali come combustibile per riscaldamento non si applicano né l'addizionale regionale all'accisa sul gas naturale usato come combustibile, né l'imposta regionale sostitutiva per le utenze esenti di cui all'art. 9 del D.Lgs. 21.12.1990, n. 398 e successive modificazioni.		
Tipo di sussidio:	Riduzione ed esenzione dell'accisa – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
- Carburanti per motori:			
Benzina	728,40 €/1000 litri	359,00 €/1000 litri	
Gasolio	617,40 €/1000 litri	330,00 €/1000 litri	
GPL	267,77 €/t	0	
Gas naturale	0,00331 €/mc	0	
- Combustibili per riscaldamento:			
Gasolio	403,21391 €/1000 litri	21,00 €/1000 litri	
GPL	189,94458 €/1000 kg	0	
Gas naturale			
consumi fino a 120 mc annui	44,00 €/1000 mc	11,66 €/1000 mc	
consumi > 120 mc annui e ≤ 480 mc	175,00 €/1000 mc	11,66 €/1000 mc	
consumi > 480 mc annui e ≤ 1560 mc	170,00 €/1000 mc	11,66 €/1000 mc	

consumi > 1560 mc annui		186,00 €/1000 mc		11,66 €/1000 mc		
Livello di riformabilità:		Nazionale – Riduzione non obbligatoria a livello UE secondo l'Allegato II della Direttiva 2003/96/CE (ETD)				
Qualifica sussidio		SAD				
Motivazione:						
L'agevolazione favorisce l'utilizzo di combustibili e carburanti di origine fossile, a detrimento di soluzioni meno impattanti quali bio-combustibili e combustibili alternativi (GPL, metano, GNL), creando una disparità nell'applicazione del principio “chi inquina paga” e contrastando col principio “do not significantly harm”.						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	29,03	47,60	23,20	15,70	12,60	4,70

3.2.3.18 *Deduzione forfetaria dal reddito di impresa a favore degli esercenti impianti di distribuzione carburante*

Settore:	Energia					
Nome del sussidio:	Deduzione forfetaria dal reddito di impresa a favore degli esercenti impianti di distribuzione carburante					
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.18]					
Norma di riferimento:	Art. 21, comma 1, Legge n. 448/1998; Art. 6, comma 3, Legge n. 388/2000; Art. 1, comma 129, Legge n. 266/2005; Art. 1, comma 393, Legge n. 296/2006; Art.1, comma 168, Legge n. 244/2007; Art.1, comma 8, D.L. n.194/2009; Art. 2, comma 5, D.L. n. 225/2010; art. 34, co. 1-3, Legge n. 183/2011					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	1998					
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime					
Descrizione:	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 volumi d'affare, 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.					
Tipo di sussidio:	Deduzione forfetaria – Sussidio indiretto					
Aliquota:			Ordinaria:			Ridotta:
			n.a.			n.a.
Livello di riformabilità:	Nazionale					
Qualifica sussidio	SAD					
Motivazione:	La deduzione forfetaria agevola la categoria degli esercenti degli impianti di distribuzione carburante aumentando le loro entrate. Essa riduce la naturale spinta ad aumentare, a fronte degli incrementi dei costi, le entrate degli esercenti con un aumento della componente di prezzo finale sul consumo associato alla distribuzione dei carburanti. Il sussidio, pertanto, ha un effetto distorsivo sui prezzi dei carburanti di origine fossile, favorendo il loro maggior consumo e registrando effetti ambientali negativi.					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	51,00	41,20	40,30	41,10	42,50	39,25

3.2.3.19 *Rimborso del maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci ed altre categorie di trasporto passeggeri*

Settore:	Energia 
Nome del sussidio:	Rimborso del maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci ed altre categorie di trasporto passeggeri
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.19]
Norma di riferimento:	DPR 277/2000; Art. 6, c. 2, del D. Lgs n. 26/2007, e disposizioni collegate; 2) Art. 61 c. 4, D.L. 24 gennaio 2012 n. 1; Art. 24-ter (gasolio commerciale) e punto 4-bis, Tabella A, del D.Lgs. 26/10/1995 e s.m.i. (TUA). Tale articolo e punto sono stati inseriti nel medesimo TUA, rispettivamente dall'art. 4-ter, comma 1, lett. f) e o), del D.L. 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° dicembre 2016, n. 225. (L'agevolazione deve intendersi come prosecuzione dell'art. 6, c. 2, D. Lgs. n. 26/2007); L. 30 dicembre 2018, n. 145; L. 24,12,2012, n.228, art. 1, co. 487
Co-finanziamento dall'UE:	No
Anno di introduzione:	2010
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime
Descrizione:	Rimborso della differenza di accisa sul gasolio tra l'aliquota prevista dall'art. 24-ter del TUA e l'aliquota normale di accisa prevista per l'uso autotrazione maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci ed altre categorie di trasporto passeggeri, a partire dal 2000 e per i provvedimenti successivi di aumento dell'accisa. Per gasolio commerciale usato come carburante si intende il gasolio impiegato da veicoli, ad eccezione di quelli (di categoria euro 3 o inferiore e, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore), utilizzati dal proprietario o in virtù di altro titolo che ne garantisca l'esclusiva disponibilità, per i seguenti scopi: - attività di trasporto merci [...] - attività di trasporto persone [...]. Il gasolio commerciale usato come carburante è assoggettato ad accisa con l'applicazione dell'aliquota prevista per tale impiego dal numero 4-bis della tabella A allegata al TUA vigente. Il rimborso dell'onere conseguente alla maggiore accisa applicata al gasolio commerciale è determinato in misura pari alla differenza tra l'aliquota ordinaria di accisa sul gasolio usato come carburante, di cui alla L. 24,12,2012, n.228, art. 1, co. 487, e quella ridotta per il gasolio commerciale di cui sopra. La Legge 28 dicembre 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, c. 233, Legge 23 dicembre 2014, n.190 (Legge di Stabilità 2015), con effetto dal 1° gennaio 2015, per i consumi di gasolio dei veicoli di categoria “Euro 0”. La L. 30 dicembre 2018, n. 145, nel modificare l’art. 4-ter, comma 1, lettera o) del D.L. 22 ottobre 2016, n. 193, ha conseguentemente disposto (con l’art. 1, comma 57) che "L’articolo 4-ter, comma 1, lettera o), numero 1), del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, che, introducendo il numero 4-bis della tabella A del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ha stabilito la nuova aliquota dell'accisa da applicare al gasolio commerciale usato come carburante, con superamento degli effetti di rideterminazione in riduzione del credito d'imposta di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2014, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 67 del 21 marzo 2014, si interpreta nel senso che e' da intendersi implicitamente abrogato l'articolo 1, comma 234, secondo periodo, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".		
Tipo di sussidio:		Credito d'imposta – Sussidio indiretto	
Aliquota:		Ordinaria:	Ridotta:
- gasolio (uso carburazione):		617,40 €/1000 litri	403,22 €/1000 litri
Livello di riformabilità:		Nazionale	
Qualifica sussidio		SAD	
Motivazione:			
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, producono externalità negative non trascurabili (si veda: 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. 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. Tale strategia, di fuoriuscita graduale dei sussidi, potrebbe continuare fino a quando saranno offerti carburanti alternativi più ecocompatibili a prezzi convenienti nei segmenti dei servizi di trasporto merci e passeggeri. Da molti anni l'UE promuove tecnologie, infrastrutture e carburanti alternativi all'utilizzo del gasolio. Nella Comunicazione della Commissione Europea del 24 gennaio 2013, COM(2013) 17, “Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi” sono stati identificati diversi carburanti alternativi al gasolio, elettricità, idrogeno, biocarburanti, gas naturale in forma compressa (CNG) o liquefatta (GNL), e il gas di petrolio liquefatto (GPL), ciascuno con un potenziale di sostituzione diverso a seconda del segmento di trasporto e dal periodo di tempo disponibile. Specificatamente sono stati indicati: l'elettricità principalmente nelle forme del trasporto dei passeggeri			

urbani, il metano sia per il trasporto di passeggeri che di merci a medio-basso chilometraggio, il GNL per il trasporto di merci ad alto chilometraggio, i biocarburanti, prodotti in modo sostenibile, e l'idrogeno per tutte le modalità di trasporto a lungo termine, anche alla luce del loro possibile uso simultaneo e combinato mediante, per esempio, sistemi tecnologici a doppia alimentazione.

La direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (recepita con il Decreto Legislativo n. 257/2016), all'interno del quadro strategico nazionale prevede lo sviluppo e la realizzazione di una rete di distribuzione del combustibile alternativo e che consenta una diffusione ottimale dei carburanti alternativi nei vari segmenti della domanda di trasporto.

Ad esempio, il progetto UE denominato Corridoi blu GNL, che ha visto il coinvolgimento di 11 Stati membri, 27 imprese operanti nel settore del gas e di costruttori di camion, e 12 imprese del trasporto merci, ha dimostrato che il GNL costituisce un'alternativa economicamente e tecnicamente fattibile al diesel nel trasporto merci a media e lunga distanza, prevedendo una flotta di 100 veicoli pesanti conformi alle norme Euro 6, alimentati a GNL, nonché 14 stazioni di rifornimento GNL lungo i 4 corridoi del progetto, collegando 12 Stati membro dell'Unione da Sud a Nord e da Occidente a Oriente.

Nel 2015 secondo il database Ispra sui chilometraggi dei trasporti, utilizzato per l'inventario nazionale delle emissioni, il gasolio ha contribuito per il 99,9% dei chilometri percorsi dai veicoli commerciali pesanti (HDV: *Heavy Duty Vehicles*) e per il 95,6% dai grandi veicoli commerciali (LGV: *Large Goods Vehicles*) il restante 4,4% essendo a benzina.

Per quanto riguarda i servizi per il trasporto passeggeri (autobus urbani e pullman), il gasolio ha contribuito per il 95,3% dei chilometri percorsi, mentre il 4,7% è stato coperto dal GNC (gas naturale compresso).

Il metano è attualmente il principale combustibile alternativo utilizzato in Italia nei segmenti di domanda di servizi di trasporto merci e passeggeri, con ben oltre 1200 stazioni di rifornimento operative e un tasso di crescita annuale di oltre 100 nuove stazioni (l'Italia si trova al primo posto nell'UE per le stazioni a metano con 864 stazioni). La diffusione del GNL è attualmente marginale ma in rapida crescita, con circa 20 stazioni di rifornimento e 500 nuovi camion GNL nel 2017.

In buona sostanza i carburanti alternativi, promossi dall'UE, rappresentano un'opportunità valida anche per l'Italia. La strategia di una graduale e progressiva riduzione delle agevolazioni sulle accise del gasolio potrebbe, nei prossimi anni, escludere dai soggetti beneficiari del sussidio altre categorie "Euro" di veicoli alimentati a gasolio.

In occasione degli incontri con portatori di interesse per la presentazione della seconda edizione del Catalogo dei Sussidi, un'impresa ha fatto presente che il sussidio mette sullo stesso piano veicoli con tecnologia Euro 3,4,5,6 quando gli Euro 3 consumano di più e sono di conseguenza più incentivati. Il rimborso dovrebbe invece essere proporzionato alla performance ambientale. E' bene che i sussidi tengano conto dei carburanti alternativi e delle loro infrastrutture previste dalla Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI – *Directive Alternative Fuel Initiative*).

Un'associazione di categoria ha sottolineato l'importanza dell'agevolazione per la competitività del settore, suggerendo l'adozione di strumenti compensativi per non minare la competitività del settore.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	1.292,30	1.264,40	1.587,50	1.319,90	1.361,80	1.293,81

3.2.3.20 *Riduzione dell'accisa sul gas naturale impiegato per usi industriali, termoelettrici esclusi, da soggetti che registrano consumi superiori a 1.200.000 mc annui*

Settore:	Energia					
Nome del sussidio:	Riduzione dell'accisa sul gas naturale impiegato per usi industriali, termoelettrici esclusi, da soggetti che registrano consumi superiori a 1.200.000 mc annui					
[Codice CSA sussidio]	[EN.SI.20]					
Norma di riferimento:	Art. 4 del D.L. 1 ottobre 2001 n. 356, convertito con modifica in Legge 30 novembre 2001 n. 418 e divenuta agevolazione strutturale ai sensi dell'art. 2, comma 11, della Legge 22 dicembre 2008, n. 203; DPCM 15/01/1999					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	2001					
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime					
Descrizione:	Riduzione del 40% dell'aliquota normale di accisa sul gas naturale impiegato per usi industriali termoelettrici esclusi, da soggetti che registrano consumi superiori a 1.200.000 mc annui					
Tipo di sussidio:	Riduzione dell'accisa – Sussidio indiretto					
Aliquota:		Ordinaria:		Ridotta:		
- gas naturale (per uso industriale):		12,498 €/1000 mc		7,4988 €/1000 mc		
Livello di riformabilità:		Nazionale				
Qualifica sussidio		SAD				
Motivazione:						
Non sussistono evidenze di minori emissioni o altri effetti ambientali positivi associati all'utilizzo intensivo del gas naturale per usi industriali, rispetto ad un utilizzo meno intensivo.						
L'agevolazione riduce lo stimolo all'efficienza energetica ed emissiva basato 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 dei principi “chi inquina paga” e “do not significantly harm”.						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	38,94	27,90	28,76	29,14	28,95	7,38

3.2.3.21 *Impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati*

Settore:	Energia		
Nome del sussidio: [Codice CSA sussidio]	Impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati [EN.SI.21]		
Norma di riferimento:	Tabella A, punto 5, TUA (D. Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504 e s.m.i.)		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1993		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	Impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati (orticoltura, allevamento, silvicoltura, piscicoltura e florovivaistica). Riduzione delle aliquote pari: • al 30% di quella normale per il gasolio e • al 55% di quella normale per la benzina. L'agevolazione per la benzina è limitata alle macchine agricole con potenza del motore non superiore a 40 cavalli e non adibite a lavori per conto terzi; tali limitazioni non si applicano alle mietitrebbie. Esenzione per gli oli vegetali non modificati chimicamente.		
Tipo di sussidio:	Riduzione dell'accisa – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria	Ridotta:	
- benzina (uso carburante)	728,40 €/1000 litri	400,62€/1000 litri	
- gasolio (uso carburante)	617,40 €/1000 litri	185,22 €/1000 litri	
- oli vegetali non modificati chimicamente:		Esenzione	
Livello di riformabilità:	Nazionale – Riduzione non obbligatoria ma autorizzata a livello UE secondo l'art. 15, comma 3, Direttiva 2003/96/CE (ETD)		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	L'agevolazione prevista per gasolio e benzina incoraggia 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 database sulle emissioni da combustione nel settore agricolo evidenziano rilevanti emissioni in agricoltura (cfr. ad es. il cap. 5 di Ispra, 2016). La statistica NAMEA dell'Istat, che elabora i dati di emissione in rapporto al valore aggiunto settoriale per oltre venti tipi di sostanze (per es. gas serra, macro-inquinanti e metalli pesanti) con un grado di dettaglio relativo ad 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 tCO₂eq di GHG per milione di € di valore aggiunto (tCO₂eq/mln €) del settore (anno 2013), che è circa sei volte superiore al livello medio dell'indicatore per l'intera economia italiana (244 tCO₂eq/mln €).		