

13	TR.SD.03	Incentivo per la sostituzione, mediante demolizione, di autocaravan di categoria non inferiore a "Euro 5"	SAF	-	-	-
14	TR.SD.04	Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro	SAF	-	-	-
15	TR.SD.05	Fondo rottamazione carri merci	SAF	4,00	4,00	4,00
16	TR.SD.06	Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo a due ruote elettrico o ibrido nuovo di fabbrica	SAF	-	10,00	d.q.
17	TR.SD.07	Contributo per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicolo M1 nuovo di fabbrica omologato per emissioni fino a 70gCO ₂ /km o omologazione di veicolo termico convertito (in categorie M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G)	SAF	-	60,00	70,00
18	TR.SD.08 Nuovo sussidio	Contributi all'autotrasporto per rinnovo veicoli	SAF	-	12,90	15,90
19	TR.SD.09 Nuovo sussidio	Misure per incentivare la mobilità sostenibile nelle aree metropolitane	SAF	-	5,00	140,00
20	TR.SD.10 Nuovo sussidio	Disposizioni in materia di autotrasporto	SAF	-	12,90	12,90
21	TR.SD.11 Nuovo sussidio	Incremento del fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di CO ₂ g/km	SAF	-	-	600,00
22	TR.SD.12 Nuovo sussidio	Bonus mobilità	SAF	-	-	215,00
Totale sussidi diretti "SAF" in Trasporti				20,40	104,80	1.057,80

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

3.3.3 I sussidi indiretti

3.3.3.1 Esenzione delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante taxi

Settore:	Trasporti 					
Nome del sussidio:	Esenzione dall'IVA delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante taxi					
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.03]					
Norma di riferimento:	Art. 10, co. 1, n. 14), D.P.R. n. 633/1972					
Co-finanziamento dall'UE:	No					
Anno di introduzione:	1973					
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime					
Descrizione:	Esenzione dall'IVA delle prestazioni di trasporto urbano di persone effettuate mediante veicoli da piazza o altri mezzi di trasporto abilitati ad eseguire servizi di trasporto marittimo, lacuale, fluviale e lagunare. Si considerano urbani i trasporti effettuati nel territorio di un comune o tra comuni non distanti tra loro oltre cinquanta chilometri. Esenzione con pro rata di detraibilità a monte					
Tipo di sussidio:	Esenzione – Sussidio indiretto					
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:				
	n.a.	n.a.				
Livello di riformabilità:	Nazionale					
Qualifica sussidio	SAD					
Motivazione:	L'agevolazione riduce il costo del servizio taxi per l'utente, ma incentiva una modalità di trasporto, quella veicolare su strada, che presenta impatti (costi esterni) per passeggero-km superiori rispetto al trasporto pubblico su strada e su rotaia (CE Delft, 2008; Ricardo-AEA, 2014).					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	12,60	15,30	19,70	19,00	20,00	20,00

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

Settore:	Trasporti 		
Nome del sussidio:	Agevolazioni fiscali sui fringe benefit a favore del lavoratore che utilizza in maniera promiscua l'auto aziendale (company car lavoratore dipendente)		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.04]		
Norma di riferimento:	Art. 51, comma 4, lettera a), TUIR (Testo Unico delle Imposte sui Redditi - D.P.R. n. 917/1986) Legge di bilancio 2020 (n. 160/2019, Commi 632 e 633)		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	1986		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	<p>"Il sistema di tassazione dell'uso personale dell'auto aziendale per i dipendenti può configurarsi come una spesa fiscale (sussidio indiretto). In base alla normativa nazionale (art 51 del TUIR) i fringe benefit devono entrare nella busta paga e sono assoggettati all'imposta sui redditi. Il risparmio sulle spese di acquisto e di esercizio dell'auto aziendale costituisce un fringe benefit per il dipendente, ed è soggetto a tassazione sul reddito per il 30% dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri moltiplicata per un costo chilometrico di esercizio desumibile dalle tabelle ACI, al netto delle somme (comutate al lordo di IVA) eventualmente trattenute (o addebitate) dall'azienda al dipendente e rapportato al periodo dell'anno di utilizzo. Dato che il regime di trattamento fiscale dei fringe benefit è di tipo forfettario, se la distanza effettivamente percorsa ogni anno a titolo personale è maggiore di 4500 km (spese di manutenzione e di esercizio), i benefici addizionali per il dipendente non sono tassati (sussidio).</p> <p>La legge di Bilancio 2020 modifica la percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per i veicoli aziendali, differenziandola in ragione dei relativi valori di emissione di anidride carbonica per cui all'aumentare delle stesse aumenta anche il reddito di lavoro e, a parità di condizioni, la relativa imposta.</p>		
Tipo di sussidio:	Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:			

Come evidenziato dai contributi di Harding (2014) e Zatti (2017) sul tema delle *company cars*, il trattamento fiscale favorevole concesso alle auto aziendali può innanzitutto indurre imprese e famiglie a possedere un numero maggiore di auto, con un effetto incentivante tanto più forte quanto maggiore è l'agevolazione fiscale rispetto a un benchmark di neutralità fiscale (trattamento fiscale in capo all'azienda e al dipendente coerente con le effettive finalità d'uso dell'auto). Può, inoltre, avere un effetto incentivante anche sull'utilizzo, qualora il dipendente benefici di un trattamento fiscale più favorevole rispetto all'uso di un'auto privata. Ciò incentiva a utilizzare di più l'auto, preferendola a forme alternative di trasporto con minori impatti ambientali (bici, servizi pubblici, *car sharing*, ecc.). L'entità dell'effetto ambientale dipende dalle caratteristiche tecniche e diverse performances ambientali dei mezzi aziendali utilizzati rispetto alle modalità alternative. Le agevolazioni fiscali sui *fringe benefit* delle *company cars* possono avere rilevanti effetti sulla composizione della flotta, qualora i benefici fiscali inducano a preferire auto di dimensioni maggiori e meno efficienti da un punto di vista energetico-ambientale. In sintesi, questa forma di sussidio è un SAD in quanto favorisce l'acquisto di auto aziendali con elevati consumi specifici e ad un loro uso eccessivo, con relativi impatti ambientali negativi.

La novità introdotta dalla Legge finanziaria 2020 sembra tuttavia voler indirizzare la scelta dell'auto aziendale, e del corrispondente beneficio fiscale, verso i veicoli a più basse emissioni di CO₂. Il reddito imponibile del dipendente è infatti incrementato in maniera direttamente proporzionale alle emissioni di CO₂ associate al veicolo. Resta inteso che è da valutare la possibilità per il dipendente di decidere in merito alla tipologia di veicolo aziendale che gli verrà assegnato.

Secondo lo studio effettuato da Harding (2014) sulle *company cars* dei dipendenti, in Italia il trattamento fiscale più favorevole a favore dei dipendenti comporta una spesa fiscale calcolata per l'anno 2012 che va da un minimo di 1.231 milioni di euro ad un massimo di 2.371 milioni di euro. In assenza di altri studi più recenti, anche per gli anni successivi viene considerato in maniera prudenziale il valore minimo della stima di Harding (2014). Per ulteriori approfondimenti si rinvia al Focus 4.

Il tema dei *fringe benefit* sulle auto aziendali è a tutt'oggi oggetto di dibattito interministeriale. Si ritiene tuttavia la stima di Harding (2014) robusta e, sebbene migliorabile e aggiornabile, una buona approssimazione del fenomeno. Si è optato per il suo mantenimento, sempre nell'opzione conservativa e prudenziale (la minima).

	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	1.231,00	1.231,00	1.231,00	1.231,00	1.231,00

3.3.3.3 Agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico

Settore:	Trasporti 														
Nome del sussidio:	Agevolazioni fiscali sugli abbonamenti al trasporto pubblico (locale, regionale e interregionale)														
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.05]														
Norma di riferimento:	Art. 15, comma 1, lett. i-decies) del TUIR, introdotta dall'art.1, comma 28, lettera a) della L. n. 205/2017. Art. 15, comma 2 del TUIR														
Co-finanziamento dall'PUE:	No														
Anno di introduzione:	2018														
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime														
Descrizione:	<p>Si introducono, per la prima volta, le agevolazioni fiscali per i “buoni TPL”: le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale per un importo non superiore a 250 euro non concorrono alla formazione del reddito; inoltre, le somme rimborsate o sostenute dal datore di lavoro per l'acquisto dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico locale del dipendente e dei familiari indicati nell'art. 12 non concorrono a formare reddito di lavoro (esenzione di un <i>fringe benefit</i> per il dipendente dalla formazione del suo reddito imponibile).</p> <p>Per una stima della portata della misura, ipotizzando abbonamenti da 250€ (o superiori) che venga utilizzata da contribuenti solo del 1° scaglione di reddito (fino a 15.000 € con aliquota al 23%), la misura sarebbe sfruttabile da 67.800 contribuenti.</p>														
Tipo di sussidio:	Agevolazione fiscale – Sussidio indiretto														
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:													
	n.a.	n.a.													
Livello di riformabilità:	Nazionale														
Qualifica sussidio	SAF														
Motivazione:	<p>Le due forme di agevolazione fiscale (deduzione dal reddito, la prima; esenzione di un <i>fringe benefit</i> dalla formazione del reddito, la seconda) permettono di incentivare l'uso del trasporto pubblico locale, con un effetto netto di riduzione delle emissioni rispetto al trasporto privato (Impact, 2008; Ricardo - AEA, 2014).</p> <table border="1" data-bbox="507 1556 1101 1635"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Effetto finanziario (mln €):</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>88,90</td> <td>88,90</td> </tr> </tbody> </table>				2016	2017	2018	2019	2020	Effetto finanziario (mln €):	-	-	-	88,90	88,90
	2016	2017	2018	2019	2020										
Effetto finanziario (mln €):	-	-	-	88,90	88,90										

3.3.3.4 Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di transshipment

Settore:	Trasporti 	
Nome del sussidio:	Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di transshipment	
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.06]	
Norma di riferimento:	Art. 1 D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107; art. 22, co. 2-bis, D.L. 21 giugno 2013, n.69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, come inserito dall'art. 1, co. 367, Legge 28 dicembre 2015, n. 208, e Decreto 24 dicembre 2012 - Adeguamento dell'ammontare delle tasse e dei diritti marittimi ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107.	
Co-finanziamento dall'UE:	No	
Anno di introduzione:	2016	
Anno di cessazione (ove prevista):	2018	
Descrizione:	Agevolazione sulla tassa di ancoraggio a beneficio delle navi che utilizzano porti di <i>transshipment</i> . La misura prevede uno sconto sulla tassa di ancoraggio usualmente dovuta dalle navi che ancorano nei porti nazionali; l'agevolazione è limitata ai soli porti di <i>transshipment</i> nazionali (porti il cui traffico di trasbordo merci da nave a nave costituisca oltre l'80% del traffico merci portuale).	
Tipo di sussidio:	Agevolazione tariffaria – Sussidio indiretto	
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:
La tassa di ancoraggio è regolata dal DPR 28 maggio 2009, n. 107. L'aliquota è variabile in funzione della stazza netta della nave:		
a) eccedente le prime 50 t, se hanno una stazza netta non superiore a 200 t:	0,13 €/tonnellata	Il livello di riduzione è definito dall'Autorità di Sistema portuale
b) per stazza netta superiore a 200 e fino a 350 t, ovvero se, avendo una stazza superiore a 350 t, navigano esclusivamente tra i porti dello Stato:	0,2023 €/ tonnellata	
c) per una stazza netta superiore a 350 t e provengono o sono dirette all'estero:	1,0402 €/ tonnellata	
Livello di riformabilità:	Nazionale	
Qualifica sussidio	SAF	
Motivazione:	L'agevolazione ha l'effetto di sostenere la competitività dei porti nazionali di <i>transshipment</i> (es. Gioia Tauro) rispetto ai porti del Mediterraneo <i>competitor</i> nel trasbordo di container da nave a nave. L'introduzione del sussidio non ha solo un effetto di attrazione di traffico di <i>transshipment</i> (traffico navale e portuale che avverrebbe comunque in altri porti fuori dall'Italia, con relativa delocalizzazione di effetti ambientali), ma ha anche un effetto di ottimizzazione della logistica marittima, con una riduzione delle distanze per corse	

dalle navi portacontainer nei segmenti di raccolta e distribuzione delle merci (ad es. si eviterebbe di servire i mercati europei utilizzando porti di transhipment nord-africani piuttosto che della sponda nord del Mediterraneo).

Nel complesso, il sussidio tende a ridurre i consumi energetici e gli impatti ambientali del trasporto marittimo, che rispetto a strada, rotaia e aereo è la modalità di trasporto dei container più efficiente (Wei, 2016; Kos, Vukic e Brcic, 2016; Lombard e Molocchi, 2001).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	-	3,00	3,00	3,00	-	-

3.3.3.5 Riduzione tassa automobilistica per veicoli elettrici

Settore:	Trasporti 	
Nome del sussidio:	Riduzione tassa automobilistica per veicoli elettrici	
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.07]	
Norma di riferimento:	Art. 20 del DPR 39/1953; Legge 449/1997 - art. 17, comma 5, lett. b)	
Co-finanziamento dall'UE:	No	
Anno di introduzione:	1997	
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime	
Descrizione:	L'importo della tassa automobilistica è ridotto ad un quarto per le autovetture e per gli autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e cose autoveicoli azionati con motore elettrico per i periodi successivi al quinquennio di esenzione previsto dall'articolo 20 del testo unico approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39.	
Tipo di sussidio:	Sussidio indiretto – esenzione (primi 5 anni), spesa fiscale (successivamente)	
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:
	Tassa automobilistica ordinaria (competenza regionale)	25% della tassa
Livello di riformabilità:	Nazionale	
Qualifica sussidio	SAF	
Motivazione:	<p>L'agevolazione tende a favorire il possesso e l'uso di veicoli azionati con motore elettrico rispetto a veicoli convenzionali a benzina e a gasolio. Nella fase di utilizzo, i veicoli elettrici rispetto a quelli convenzionali presentano indubitabili vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione del rumore veicolare. Un confronto più complessivo, esteso all'intero ciclo di vita, dovrebbe tener conto almeno delle modalità di produzione dell'energia elettrica, nonché dei processi di produzione, smaltimento e recupero dei materiali delle batterie. In anni recenti sono state ampiamente sviluppate le analisi ambientali lungo l'intero ciclo di vita dei veicoli e dei carburanti utilizzati (cfr. la rassegna di 79 studi di Nordelöf e altri, 2014). Buona parte degli studi è focalizzato sul tema dei cambiamenti climatici (emissioni di gas serra). Ad esempio il lavoro di Messagie (2017) per conto di T&E ha evidenziato che -considerando il mix di fonti dell'UE- le auto elettriche a batteria (BEV) hanno un impatto climatico mediamente del 55% inferiore rispetto ai veicoli convenzionali, con una forte variabilità a seconda degli Stati (all'estremo superiore troviamo la Polonia con -25% mentre all'estremo inferiore la Svezia con -85%). Altri studi di LCA, che adottano uno spettro di effetti ambientali più ampio (EEA, 2018 per il contesto europeo; Girardi e altri di RSE, 2015 e 2017, per l'Italia), confermano i benefici ambientali delle auto elettriche e ibride, evidenziando nel contempo specifici aspetti ambientali per i quali è necessario un miglioramento delle tecnologie. Ad esempio, nell'analisi di RSE 2015, basata su prestazioni e pesi di specifici modelli, le versioni elettriche hanno prestazioni ambientali migliori non solo in termini di emissioni di gas serra e di</p>	

inquinanti atmosferici d'interesse per le aree urbane, ma anche per indicatori di impatto LCA quali acidificazione, ozono troposferico, particolato, eutrofizzazione dei mari e suoli; per contro, i veicoli elettrici non sono in grado, allo stato attuale, di essere vincenti per impatti di LCA quali l'eutrofizzazione delle acque dolci o la tossicità umana, per i quali i processi dovuti all'estrazione dei metalli e alla produzione e dismissione della batteria del veicolo giocano un ruolo determinante, per la loro consistenza. Considerati gli elevati investimenti di R&S in corso, sono comunque previste innovazioni con forti miglioramenti nelle prestazioni ambientali dei processi di produzione delle batterie (EEA, 2018).

	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40

3.3.3.6 Riduzione tassa automobilistica per veicoli a GPL o metano

Settore:	Trasporti 	
Nome del sussidio:	Riduzione tassa automobilistica per veicoli a GPL o metano	
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.08]	
Norma di riferimento:	Legge 449/1997 - art. 17, comma 5, lett. a)	
Co-finanziamento dall'UE:	No	
Anno di introduzione:	1997	
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime	
Descrizione:	L'importo della tassa automobilistica è ridotto ad un quarto per le autovetture e per gli autoveicoli adibiti al trasporto promiscuo di persone e cose omologati per la circolazione esclusivamente mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano se dotati di dispositivi tecnici conformi alla direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, e successive modificazioni, ovvero alla direttiva 91/542/CEE del Consiglio, del 1 ottobre 1991, e successive modificazioni.	
Tipo di sussidio:	Sussidio indiretto – spesa fiscale	
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:
	Tassa automobilistica ordinaria (competenza regionale)	25% della tassa
Livello di riformabilità:	Nazionale	
Qualifica sussidio	SAF	
Motivazione:	<p>L'agevolazione tende a favorire il possesso e l'uso di autoveicoli omologati esclusivamente per motori alimentati a GPL o gas metano, rispetto ai veicoli convenzionali a benzina e a gasolio. Numerosi sono gli studi che hanno avuto come obiettivo il confronto emissivo fra i diversi carburanti commercialmente disponibili per i trasporti, soprattutto a partire dalla preparazione della proposta della Commissione di direttiva sui carburanti alternativi (DAFI), recepita in Italia col Dlgs 257/2016. Particolarmente importanti sono quelli condotti dal consorzio di ricerca JRC-Eucar-Concawe (2008; 2014), applicando l'approccio del ciclo di vita. Nonostante la loro sistematicità, questo filone è limitato all'analisi delle emissioni di gas serra. Per carburanti come il GPL e il metano è importante considerare anche i benefici derivanti dalla riduzione degli inquinanti di rilievo sanitario (come PM, NOx, SO2, COV). Per una valutazione integrata dei diversi parametri emissivi e ambientali dei carburanti alternativi è possibile disporre dell'ultimo aggiornamento del manuale della Commissione UE sulla valutazione dei costi esterni dei trasporti (European Commission – CE Delft, Handbook on the External Costs of Transport, 2019). Il manuale riporta i valori di costo marginale delle specifiche categorie veicolari/carburanti dovuti alle emissioni di gas serra, di inquinanti atmosferici e ai processi di produzione e trasporto della fase “dal pozzo alla ruota” del ciclo di vita del carburante (Well to Tank – WTT). I dati del manuale permettono di effettuare un'analisi comparata – a parità di condizioni- per la categoria dei veicoli “small” (piccola</p>	

cilindrata). I risultati del confronto in termini di costi esterni specifici (cent €/passaggero-km) evidenziano un vantaggio delle auto a GNC (gas naturale compresso, costituito prevalentemente da metano) e GPL (gas di petrolio liquefatto) rispetto alle auto a benzina e diesel, per tutti gli standard euro e i diversi tipi di strade e contesti. Più precisamente, i principali risultati del confronto di costo esterno possono essere così sintetizzati:

Euro 4 (senza considerare la fase WTT): GNC presenta un vantaggio rispetto al GPL e alla benzina del 20% circa—sia in ambito urbano che in autostrada rurale—; il vantaggio di costo esterno del GNC rispetto alle auto diesel è del 51% in autostrada mentre sale al 65% in ambito urbano.

Euro 6 (senza considerare la fase WTT): GNC presenta un vantaggio del 12% circa rispetto al GPL e del 20% circa rispetto alla benzina —sia in ambito urbano che in autostrada rurale—; il vantaggio del GNC è del 43% rispetto alle auto diesel in autostrada e del 52% in ambito urbano. Il vantaggio delle auto a GNC rispetto al diesel è confermato, seppur più lieve, anche in termini di riduzione delle emissioni di CO₂/pkm.

La fase TTW comporta costi esterni relativamente contenuti (rispetto ai costi esterni marginali complessivi, dati dalla somma di TTW, gas serra e inquinamento atmosferico) e variabili a seconda del carburante (si va dal 7% del gasolio al 23% del GNC).

Euro 6 (incluso la fase WTT): i costi esterni della fase WTT non alterano la sostanza del confronto. Infatti, GNC e GPL presentano i minori costi esterni (valori simili, sia in ambito urbano che autostradale), con un vantaggio rispetto alla benzina del 14% in autostrada e del 17% in ambito urbano, mentre il vantaggio dei due carburanti alternativi rispetto al gasolio è del 31% in autostrada e del 41% in ambito urbano.

Alla luce di queste risultanze si ritiene il sussidio ambientalmente favorevole (SAF).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	11,20	11,20	11,20	11,20	11,20	11,20

3.3.3.7 *Esenzione del pagamento della tassa automobilistica per i possessori di veicoli ultraventennali*

Settore:	Trasporti 		
Nome del sussidio:	Esenzione del pagamento della tassa automobilistica per i possessori di veicoli ultraventennali		
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.09]		
Norma di riferimento:	Legge 342/2000 - art. 63, comma 1 Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 666 Legge 30 dicembre 2018, n. 145, art. 1, comma 1048		
Co-finanziamento dall'UE:	No		
Anno di introduzione:	2000		
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime		
Descrizione:	<p>Esenzione per i veicoli storici ultraventennali dal pagamento della tassa automobilistica. L'esenzione è automatica e non occorre quindi presentare alcuna domanda (non è neppure necessario che siano iscritti in un registro storico). Sono considerati veicoli storici ultraventennali gli autoveicoli ed i motoveicoli con le seguenti caratteristiche: costruiti da oltre trent'anni (salvo prova contraria, l'anno di costruzione coincide con l'anno di prima immatricolazione in Italia o in un altro Stato), non adibiti ad uso professionale o utilizzati nell'esercizio di attività di impresa, arti o professioni.</p> <p>Se un veicolo ultraventennale è posto in circolazione su strade e aree pubbliche è dovuta una tassa di circolazione forfettaria di Euro 28,40 per gli autoveicoli, Euro 11,36 per i motoveicoli. La tassa forfettaria è dovuta per l'intera annualità e non è assoggettabile a sanzione in caso di ritardato pagamento. Questa tassa di circolazione non va pagata se il veicolo rimane inutilizzato, senza mai circolare su aree pubbliche; se invece, circola, il conducente deve portare con sé la ricevuta di pagamento della tassa di circolazione perché è previsto il controllo su strada da parte degli organi di polizia.</p>		
Tipo di sussidio:	Esenzione – Sussidio indiretto		
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:	
	n.a.	n.a.	
Livello di riformabilità:	Nazionale		
Qualifica sussidio	SAD		
Motivazione:	<p>Il trattamento favorevole concesso alle auto storiche può determinare un aumento delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici locali perché favorisce l'utilizzo di veicoli più vecchi e più inquinanti di tipo Euro0-Euro2. Dati dell'ACI rilevano che, per esempio, le emissioni di PM degli euro 0 diesel sono 36 volte quelle di un Euro 6. Allo stesso modo, le emissioni di CO di un diesel Euro 0 sono 6,32 volte quelle di un</p>		

Euro6 (3,16 per le auto a benzina).

	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	20,40	20,40	20,40	20,40	20,40

3.3.3.8 Riduzione tassa automobilistica per i possessori di veicoli ultraventennali di rilevanza storica

Settore:	Trasporti 														
Nome del sussidio:	Riduzione del 50% della tassa automobilistica per i possessori di veicoli ultraventennali di rilevanza storica														
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.10]														
Norma di riferimento:	LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145 art. 1 comma 1048														
Co-finanziamento dall'UE:	No														
Anno di introduzione:	2000														
Anno di cessazione (ove prevista):	a regime														
Descrizione:	<p>In materia di veicoli ultraventennali è intervenuta la Legge n.145 del 30 dicembre 2018 (Legge di Bilancio dello Stato per il 2019) che all'art.1 comma 1048 ha disposto - inserendo il comma 1-bis all'art. 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342 - che gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica di cui all'articolo 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2010, rilasciato dagli enti di cui al comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI), e qualora tale riconoscimento di storicità sia riportato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica con una riduzione pari al 50 per cento. Tale disposizione è vigente dal 1° gennaio 2019.</p>														
Tipo di sussidio:	Esenzione – Sussidio indiretto														
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:													
	n.a.	n.a.													
Livello di riformabilità:	Nazionale														
Qualifica sussidio	SAD														
Motivazione:	<p>Il trattamento favorevole concesso alle auto storiche può determinare un aumento delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici locali perché favorisce l'utilizzo di veicoli più vecchi e più inquinanti di tipo Euro0-Euro2. Dati dell'ACI rilevano che, per esempio, le emissioni di PM degli euro 0 diesel sono 36 volte quelle di un Euro 6. Allo stesso modo, le emissioni di CO di un diesel Euro 0 sono 6,32 volte quelle di un Euro6 (3,16 per le auto a benzina).</p> <table border="1" data-bbox="518 1630 1093 1713"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Effetto finanziario (mln €):</td> <td>d.q.</td> <td>d.q.</td> <td>2,05</td> <td>2,05</td> <td>d.q.</td> </tr> </tbody> </table>				2016	2017	2018	2019	2020	Effetto finanziario (mln €):	d.q.	d.q.	2,05	2,05	d.q.
	2016	2017	2018	2019	2020										
Effetto finanziario (mln €):	d.q.	d.q.	2,05	2,05	d.q.										

3.3.3.9 *Detrazioni fiscali per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica*

Settore:	Trasporti 	
Nome del sussidio:	Detrazioni fiscali per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica	
[Codice CSA sussidio]	[TR.SI.11]	
Norma di riferimento:	Legge 30 dicembre 2018, n. 145 - comm. 1039-1040. Inserimento dell'art. 16-ter nel decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90. Artt. 119 e 121 del decreto legge 19 Maggio 2020, n. 34.	
Co-finanziamento dall'UE:	No	
Anno di introduzione:	2019	
Anno di cessazione (ove prevista):	2021	
Descrizione:	<p>Ai contribuenti è riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ivi inclusi i costi iniziali per la richiesta di potenza addizionale fino ad un massimo di 7 kW. La detrazione, da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo, spetta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro. La detrazione si applica anche alle spese documentate rimaste a carico del contribuente, per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica sulle parti comuni degli edifici condominiali. La detrazione spetta nella misura del 110 per cento, da ripartire tra gli aventi diritto in cinque quote annuali di pari importo, se l'installazione è eseguita congiuntamente ad uno degli interventi di cui al comma 1 dell'articolo 119 del D.L. n. 34 del 2020. Ai sensi di quanto previsto dall'art. 121 del D.L. n. 34 del 2020, per gli anni 2020 e 2021 i soggetti che sostengono le spese per tali interventi possono optare, in luogo della detrazione, alternativamente per uno sconto sul corrispettivo dovuto oppure per la trasformazione della detrazione in credito d'imposta cedibile.</p>	
Tipo di sussidio:	Detrazione - Sussidio indiretto	
Aliquota:	Ordinaria:	Ridotta:
	n.a.	n.a.
Livello di riformabilità:	Nazionale	
Qualifica sussidio	SAF	
Motivazione:	L'elettrificazione della mobilità privata presenta indubitabili vantaggi in termini di miglioramento della	

qualità dell'aria e riduzione del rumore veicolare. Un confronto più complessivo dovrebbe comunque tener conto delle modalità di produzione dell'energia elettrica, nonché dei processi di produzione, smaltimento e recupero dei materiali delle batterie. In anni recenti sono state ampiamente sviluppate le analisi ambientali lungo l'intero ciclo di vita dei veicoli e dei carburanti utilizzati (cfr. la rassegna di 79 studi di Nordelöf e altri, 2014). Buona parte degli studi è focalizzato sul tema dei cambiamenti climatici (emissioni di gas serra). Ad esempio il lavoro di Messagie (2017) per conto di T&E ha evidenziato che - considerando il mix di fonti dell'UE- le auto elettriche a batteria (BEV) hanno un impatto climatico mediamente del 55% inferiore rispetto ai veicoli convenzionali, con una forte variabilità a seconda degli Stati (all'estremo superiore troviamo la Polonia con -25% mentre all'estremo inferiore la Svezia con -85%). Altri studi di LCA, che adottano uno spettro di effetti ambientali più ampio (EEA, 2018 per il contesto europeo; Girardi e altri di RSE, 2015 e 2017, per l'Italia), confermano i benefici ambientali delle auto elettriche e ibride, evidenziando nel contempo specifici aspetti ambientali per i quali è necessario un miglioramento delle tecnologie. Ad esempio, nell'analisi di RSE 2015, basata su prestazioni e pesi di specifici modelli, le versioni elettriche hanno prestazioni ambientali migliori non solo in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici d'interesse per le aree urbane, ma anche per indicatori di impatto LCA quali acidificazione, ozono troposferico, particolato, eutrofizzazione dei mari e suoli; per contro, al momento i veicoli elettrici non sono in grado di essere vincenti per impatti di LCA quali l'eutrofizzazione delle acque dolci o la tossicità umana, per i quali i processi dovuti all'estrazione dei metalli e alla produzione e dismissione della batteria del veicolo giocano un ruolo determinante, per la loro consistenza. Considerati gli elevati investimenti di R&S in corso, sono comunque previste innovazioni con forti miglioramenti nelle prestazioni ambientali dei processi di produzione e fine vita delle batterie (EEA, 2018).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Effetto finanziario (mln €):	-	-	-	-	0	0,01